SEPM TOP ventes

Du 30 juin au 12 juillet 2022

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1112

DS 7 RESTYLÉ
On joue avec les feux…

CITROËN C4 X
Plus consensuelle, mais pas plus banale

NOUVEAUTÉS

L'OFFENSIVE FRANÇAISE !

PEUGEOT 408
Une silhouette inédite et atypique

COMPARATIF

Opel Astra vs Peugeot 308
Techniquement jumelles, différentes au volant ?

ESSAI

NISSAN JUKE
Grâce à l'hybride, il change de visage !

L 14595 - 1112 S - F: 4,00 € - RD

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

100% ÉLECTRIQUE



Consommation d'énergie électrique de la BMW i4 : 16,1 à 22,5 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 416 - 590 km. Autonomie en mode électrique en ville : 471 - 684 km. 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. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

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

THE i4

1 AN DE RECHARGE*
IONITY
ILLIMITÉE

*Recharge illimitée sur le réseau Ionity, exclusivement en France pour une durée de 12 mois. Offre de BMW France, SA au capital de 2 805 000 € - RCS Versailles 722 000 965, valable pour toute commande d'une BMW i4, BMW iX, BMW iX3 ou BMW i7 neuve auprès d'un Concessionnaire participant du réseau BMW en France, du 01/04/2022 au 31/12/2022, sous réserve de création d'un compte BMW Charging par le client et de l'activation du code promotionnel associé, dans les 30 jours suivant la livraison du véhicule. Voir conditions sur BMW.fr/recharge.



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°1112 Du 30 juin au 12 juillet 2022


Citroën C4 X/P. 22

DS 7/P. 26


Opel Astra/Peugeot 308/P. 42


Toyota bZ4X/P. 50

SOMMAIRE

Découvrir

12 La nouvelle Peugeot 408
Ce que l'on sait sur la prochaine Lionne
Interviews : **Pierre-Paul Mattei**, directeur conception projet, et **Aurélie Bresson**, cheffe de produit 408
Les dates clés de la genèse de la 408
22 **Citroën C4 X**
26 **DS 7**
30 **Ford Ranger Raptor**

Comprendre

34 **Interdiction du thermique en 2035**: c'est le client qui va payer!

Conduire

42 **Opel Astra** Hybride 180 ch/ **Peugeot 308** PHEV 180 ch
50 **Toyota bZ4X** AWD 218 ch
56 **Citroën C5 X** PureTech 180 ch
58 **Nissan Juke** Hybrid 143 ch
64 **Toyota Aygo X** 1.0 VVT-i 72 ch/ **Renault Twingo** SCe 65 ch
72 **Honda Civic** e:HEV 184 ch
78 Les Experts: **Kia Sportage** 1.6 T-GDI PHEV 265 ch
80 **Mobilize Limo** 160 ch
86 Le chef des essais vous répond

Vibrer

88 Reportage : **Musée national de l'automobile de Mulhouse**
94 Endurance: **le grand retour de Peugeot**
96 Rétro: **Triumph Spitfire** (1979)

S'offrir

100 Configurateur: **Lexus NX**
104 Occasion: **Renault Clio V**
107 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
115 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…


Nissan Juke/P. 58

Toyota Aygo X/Renault Twingo/P. 64


Honda Civic/P. 72


La fabuleuse collection Schlumpf à Mulhouse/P. 88

Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec *L'Auto-Journal Evasion & SUV*.



Peugeot 408/P. 12

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





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. : 7,30€ - LUX. : 6,90€ - PORT CONT. : 7€ - CAN. : 9,95$CAN - MAR. : 75DH - TOM S. : 1150CFP - CH. : 11FS - 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

ÉDITO



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 87 et sur www.kiosquemag.com



LAURENT VILLARON

MADELEINE DOUCE-AMÈRE

En découvrant la rubrique Rétro de ce numéro, j'ai brutalement rajeuni de quarante ans. Abonné à *L'Auto-Journal* à l'époque, cet essai de la Triumph Spitfire avait profondément marqué l'ado que j'étais. J'avais fini par en connaître par cœur la moindre phrase, ou presque. Le lyrisme savamment ironique d'André Costa y faisait beaucoup, sans doute. J'étais surtout tombé sous le charme unique, dans le paysage automobile de la fin des années 70, de cet anachronisme sur roues. Et puis, je pouvais raisonnablement en rêver. Autant il me semblait impossible de me projeter en propriétaire de Ferrari ou de Porsche, autant ce joli roadster anglais, vendu au prix d'une Renaul 5 TS, paraissait envisageable. Des nuits durant, je me suis imaginé au volant de l'engin, jurant que la Spitfire serait mon élue dès que j'aurais mon premier salaire. J'ai tenu parole, près de dix ans plus tard. Entre nous, je n'aurais pas dû. Certes, le charme opérait. La ligne, la position de conduite au ras du sol, les sensations, tout y était. Je n'allais donc pas envoyer de lettre de réclamation à André Costa. Mais *L'Auto-Journal* ne m'avait pas prévenu qu'il s'agissait de la pire des périodes pour la British Leyland, qui chapeautait à l'époque, sous le contrôle tatillon de syndicats omnipotents, l'intégralité de l'industrie automobile britannique. Économies sur les matériaux, contrôles qualité inexistants, conception antédiluvienne, tous ces maux se conjuraient pour produire un petit démon se demandant chaque matin quelle nouvelle avarie il allait bien pouvoir m'inventer. La Triumph manifestait, dans ce domaine, une créativité certaine! Je ne l'ai gardée qu'un an, constatant qu'elle avait passé plus de temps chez le garagiste que sur la route. C'était pourtant ma seule voiture. Pourquoi, demanderez-vous, étaler ici des souvenirs personnels qui n'ont pas grand-chose à voir avec un édito? Parce que cette petite madeleine douce-amère m'a interrogé sur notre époque. J'espère que se trouvent, parmi nos lecteurs d'aujourd'hui, des ados passionnés qui feuillettent nos pages en rêvant du moment où ils pourront, enfin, s'offrir une voiture. Et que quelques-uns des modèles essayés peuvent encore faire briller leurs yeux et enflammer leur imaginaire.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Alors que l'industrie automobile dégageait 10 milliards d'euros en excédent commercial il y a dix ans, nous arriverons bientôt à un déficit de 20 milliards. Cela en dit long sur la désindustrialisation de notre pays.

Dominique Barbry

Cette baisse de la production automobile en France, y compris des marques françaises, ne date pas d'hier, et nous ne sommes même pas certains de vos chiffres d'il y a dix ans. Les pouvoirs publics en ont conscience, les constructeurs également, ce qui ne signifie pas que la tendance s'inversera à court terme. Paradoxalement, l'électrification semblerait capable de ramener sur notre territoire des productions industrielles à haute valeur ajoutée.

Chez Stellantis, on joue au bonneteau en cachant des bases techniques strictement identiques sous des carrosseries bien différenciées. Pour l'instant, cela a l'air de marcher. Aussi, je m'étonne que Renault fasse exactement l'inverse avec l'Austral et la Mégane E-Tech. Les deux plates-formes n'ont rien en commun. Mais sur les photos de votre dernier numéro, la confusion semble permise. Quelle est la logique?

Gilles Fabre

Renault est en train d'installer une rupture de style. La Mégane E-Tech et l'Austral en sont les premières manifestations, d'où ces similitudes apparentes. Mais méfions-nous des photos, car les différences de stature entre ces deux voitures les distingueront certainement plus clairement dans la rue.

NOUVELLE

RENAULT MEGANE E-TECH

100% électrique

260€ à partir de /mois[1]

LLD sur 37 mois, 1er loyer de 4 000€
5 000€ de bonus écologique déduits[2]
2 500€ de prime à la conversion déduits[3]
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois[4]

commander

jusqu'à 470 km d'autonomie,[5] 26 systèmes avancés d'aide à la conduite,[6] 300 brevets déposés, nouvel écran openR de 774 cm² avec système openR link connecté à Google[7]

grâce à Mobilize charge pass, accédez à plus de 260 000 stations de charge en Europe, incluant 1 710 stations de charge rapide Ionity

modèle présenté : nouvelle Renault megane e-tech 100% électrique iconic EV60 super charge avec option peinture métallisée offerte à 416€/mois[8], 1er loyer de 4 000€ après déduction du bonus écologique de 5 000€[2] et de 2 500€[3] de prime à la conversion. pack sérénité Renault inclus pour 1€/mois[4]. (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 11 500€ ramené à 4 000€ après déduction de 5 000€ de bonus écologique et de 2 500€ de prime à la conversion. 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) déduction faite de la prime à la conversion de 2 500€ sous condition de mise au rebut d'un véhicule particulier ou camionnette diesel mis en circulation avant 2011 ou essence mis en circulation avant 2006 (selon décret n° 2022-669 du 26 avril 2022) et d'éligibilité, voir détails sur www.primealaconversion.gouv.fr.** (4) 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 01/07/2022 au 31/07/2022**. (5) 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. (6) selon version. (7) selon version. Google, Google Play et Google Maps sont des marques de Google LLC. **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

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE

PININFARINA

DANS L'AIR DU TEMPS

En italien, cela se dit "galleria del vento". C'est tout de même plus poétique que le terme français soufflerie… La Galleria de Pininfarina, à Grugliasco, célébrait ce mois-ci ses 50 ans. En 1972, il s'agissait de la seule soufflerie italienne acceptant des voitures à taille réelle. C'est que, dès les années 70, le carrossier transalpin se préoccupait aussi de technique et singulièrement d'aérodynamique, en plus de proposer ses talents de styliste. Lorsque le projet de cette soufflerie a été lancé, à la fin des années 60, on peut dire que ses initiateurs ont vu le vent venir : un an après son inauguration, le premier choc pétrolier mettait au premier plan des préoccupations des constructeurs les questions de consommation de carburant, où le Cx joue un rôle essentiel. Le sujet revient en majesté aujourd'hui, quand il s'agit de faire rouler une voiture électrique le plus loin possible. La soufflerie Pininfarina n'a pas fini de brasser de l'air…

S'affranchir des règles

Non, la 408 n'est pas un coupé 3008 mais au contraire un véhicule habillé d'une silhouette basse, longue, qui n'entre dans aucune boîte des services marketing. Voici tout ce qu'il faut savoir sur cette nouvelle offre Peugeot.

Par **Christophe Bonnaud** Photos **Arnaud Saunier**



PEUGEOT 408

À partir de **38 350 €***

Commercialisation : **début 2023**

* Estimation.

Avec ses 4,69 m de long, la nouvelle Peugeot 408 se situe bien plus près de sa grande sœur 508 (4,75 m) que de son frère 3008 (4,36 m). Mais c'est bien sa hauteur (1,48 m contre 1,62 m au 3008) qui coupe court aux interrogations. Avec sa silhouette distinctive, la 408 n'est pas un SUV, même si elle emprunte à ce dernier une assiette légèrement plus haute, tout en conservant la position de conduite dynamique d'une berline. Peugeot a voulu lui offrir un peu plus que ce qu'on attend d'une voiture du segment C – celui de la 308 notamment –, comme une habitabilité exceptionnelle au rang 2 et un volume de coffre tout à fait décent. Nous sommes également là très loin d'un coupé SUV, qui présente les mêmes prestations qu'un SUV avec souvent un peu moins de garde au toit à l'arrière. Tout l'inverse de la 408. Elle repose sur un empattement généreux de 2,79 m. C'est celui de la Citroën C5 X et de la… 508, à comparer aux 2,67 m de celui de la berline 308. Son volume de coffre a imposé un grand porte-à-faux arrière, comme sur la Citroën, mais les designers ont trouvé une parade efficace pour gommer son impact visuel, comme nous l'explique Pierre-Paul Mattei, le directeur conception projet : *"Il y a ce porte-à-faux arrière ajouté à une malle qui se*

La planche de bord est identique à celle de la berline 308, mais elle a d'abord été conçue pour le style acéré de la 408 et adaptée ensuite à la 308.

Museau plongeant, fausse prise d'air noire, jantes de 20 pouces : la 408 assume un style dynamique.

situe 10 à 15 cm plus haut qu'une malle normale. Donc on s'est retrouvé avec cette masse à gérer, qui n'a absolument rien à voir avec celle d'une berline classique. Il a fallu qu'on amène des découpages de style pour la masquer et la rendre très séduisante. Le pare-chocs, avec ses deux teintes (caisse et noire), confère une forme de flèche très dynamique à la partie arrière. En outre, la partie noire ne se contente pas d'animer le bouclier, elle est le prolongement des protections latérales." De profil, l'effet est saisissant grâce à ce découpage de la couleur caisse qui remonte jusqu'aux feux. Avec la chute du pavillon, l'effet de flèche dynamise la silhouette et casse la lourdeur du porte-à-faux. Faut-il alors éviter de choisir la 408 dans sa teinte noire ? *"Non, parce qu'en noir, il y a une perception monolithique qui la plonge dans un autre univers."*

Objet non identifié

Mais alors, cette 408, c'est quoi ? Ni un SUV, ni une berline telle qu'on la perçoit habituellement, ni un break, et pas même un fastback. En effet, ce dernier a pour principe d'abaisser sa ligne de pavillon dès le montant B (entre les portières), alors que la 408 maintient une certaine planéité de son toit, jusqu'en arrière de la tête des passagers du second rang. Et ce, pour améliorer grandement l'accessibilité. En conséquence, les designers ont créé les deux "oreilles de chat" de part et d'autre du ➛

La découpe de la teinte caisse du bouclier et la chute du pavillon évoque une flèche, qui masque le long porte-à-faux.

NIVEAU FINITION	308	3008	408	508
ACTIVE PACK	24 450 €	32 600 €	non dispo	37 500 €
ALLURE	28 850 €	35 000 €	38 350 €	non dispo
ALLURE PACK	non dispo	35 400 €	non dispo	40 700 €
GT	33 650 €	37 300 €	40 150 €	42 200 €

À quel prix ?

Officiellement, la 408 prend place entre le SUV 3008 et le "coupé" 5 portes 508. Ses tarifs devraient ainsi logiquement se situer entre ceux de ses deux frères, et donc s'éloigner de ceux de la berline 308. Le tableau ci-dessus estime les tarifs d'accès aux deux versions de la 408. À noter que sa gamme est concentrée, avec seulement deux finitions et trois motorisations.

pavillon afin de loger les charnières du hayon. Bref, chaque détail de style répond à une intention technique, aérodynamique et – heureusement – stylistique. Ainsi, la 408 est perçue différemment d'une 308, grâce en particulier à ses voies plus larges (1,85 m) et ses ailes qui affleurent les grandes roues de 72 cm (encore un point commun avec la grande Citroën). Avec son long empattement, ses grandes roues, son vaste coffre, l'équilibre des masses est tout à fait nouveau. Il suffit pour s'en convaincre de regarder la hauteur de l'aile arrière, du jamais-vu sur une berline. La petite décoration noire qui surplombe cette aile arrière au niveau du panneau de tôle n'est pas vitrée. La porte avant reprend, quant à elle, l'embouti en diagonale inspiré de celui de la 2008. Pour le reste, les modelés sont spécifiques à cette silhouette, notamment concernant les ailes avant, car il a fallu aller "chercher" l'extension d'aile, plus généreuse, en partant d'une largeur d'auvent de pare-brise plus réduite, car identique à celle de la berline 308. Si les feux arrière, les optiques et le pare-brise sont pareils à ceux de la berline et du break 308, tout le reste diffère.



1



2

À l'intérieur, en revanche, on retrouve la même planche de bord que celle des deux 308. Ce n'est pourtant pas tout à fait exact d'écrire cela, comme le souligne Pierre-Paul Mattei : *"Les silhouettes du programme P5 des 308 berline, 308 SW et 408 étaient définies dès le départ, en 2018. La 408 ne s'est pas rajoutée en cours de développement. Cela n'aurait pas été possible, car nous avions défini au lancement du programme une communauté technique entre elles trois.* ➛



Plutôt basse (1,48 m), la 408 affiche un langage formel acéré, caractérisé par une poupe très dynamique et sculptée.



❶ La commande de boîte automatique EAT8 à huit rapports est discrète et libère de la place pour les nombreux rangements.
❷ L'écran tactile de 10 pouces surplombe les i-Toggles programmables à volonté.

La baie de pare-brise est celle de la 308. Mais la caisse est plus large, d'où de belles extensions d'ailes joliment mises en volume.



3 questions à

Pierre-Paul Mattei,

directeur conception projet

"La 408 inaugure une nouvelle silhouette !"



PIERRE-YVES MATEI © TIBO

***L'Auto-Journal :* La 408 fait partie d'un vaste programme au sein du groupe Stellantis avec les DS 4, C5 X et 308. Le tout avec la même plate-forme. Quelle est la recette de différenciation ?**

Pierre-Paul Mattei : Chaque marque a son territoire d'expression et son positionnement. Dès l'avant-phase, on travaille avec elles et les directeurs de design pour être sûrs de ne pas se marcher sur les pieds. Pour le projet P5 (308/408), on définit les éléments techniques que l'on devra partager, l'un de ceux ayant le plus d'impact étant l'auvent et l'étanchéité de la porte avant. C'est long à mettre au point, il est question de répondre à des contraintes de bruit, de chocs. Par exemple, l'entrée de porte avant est identique entre les 308 et 408 mais, sur cette dernière, on est bien sûr plus haut par rapport au sol. De même, la morphologie et l'attitude de la 408 sont complètement différentes de celles d'une berline 308. La 408 n'a pas les mêmes voies, pas la même garde au sol, pas le même empattement, pas les mêmes grandes roues.

***L'AJ :* Entre la commercialisation de la 308 et celle de la 408, il va s'écouler un an. Il y a eu ce même décalage dans l'étude du programme ?**

P.-P. M. : Non, le délai n'est pas celui que l'on a vécu en style, car on a anticipé le travail sur la 408, justement pour définir les communautés. Il fallait faire vivre en parallèle les deux programmes 308 et 408 afin d'ajuster le curseur de la planche de bord, pensée pour la 408 et adaptée à la 308. Même chose pour les feux et optiques, identiques entre 308 et 408. Mais cet exercice ne peut se réaliser que sous certaines conditions : que les deux voitures soient rapprochées en matière de calendrier, et qu'elles soient sur le même segment.

***L'AJ :* La 408 est quand même un ovni. Alors, est-ce une berline, un SUV coupé, un fastback… ?**

P.-P. M. : Le projet de la 308, c'était remplacer une morphologie de berline dont on connaît les recettes, alors qu'avec la 408, on inaugure une nouvelle silhouette. Ce n'est pas vraiment un bicorps ; pas une berline, parce que vous ne verrez jamais de berline avec des ailes arrière qui arrivent si haut sur le flanc ; ce n'est pas non plus un SUV, elle n'en a pas la hauteur et, surtout, pas la position de conduite. Dans la 408, vous êtes comme dans une berline de sport, ce que l'on ne peut pas non plus obtenir avec un coupé SUV où l'on est assis plus haut et plus droit. En fait, on n'a pas vraiment de mot pour décrire cette silhouette !



3 questions à

Aurélie Bresson,

cheffe de produit 408

“Une posture affirmée”

***L’Auto-Journal :* Où situez-vous cette nouvelle 408 ?**

Aurélie Bresson : C’est un nouveau modèle dans notre gamme, entre la 508 et le 3008. Elle est clairement dans le segment C *(308, Mégane, Golf, NDLR)*, mais elle est en rupture car elle offre plus d’espace habitacle qu’une berline, est plus distinctive et plus dynamique qu’un SUV et affiche plus de modernité qu’une berline à coffre classique !

***L’AJ :* Les résultats des tests clientèle vous ont-ils surprise ?**

A. B. : Les clients de ce segment sont ouverts aux changements. Ils ont pour la majorité exprimé le côté unique de la voiture, son attractivité et une sorte d’élégance non classique ! Elle a une posture affirmée. Vous tournez autour et il se passe toujours quelque chose, sur chaque zone de la voiture.

***L’AJ :* En dehors de ses motorisations, comment va se composer la gamme 408 ?**

A. B. : La gamme reposera sur deux niveaux de finition : Allure et GT. Le premier avec des jantes de 17 pouces, le second avec des 19 pouces. Deux nouvelles teintes agrémenteront un nuancier de six couleurs : le Bleu Obsession photographié ici et le Titane Grey.

PEUGEOT

Sous le capot, deux hybrides rechargeables de 180 et 225 ch, ainsi qu’un thermique simple de 130 ch. Pas de diesel, mais bientôt une 100 % électrique.





La silhouette la plus disruptive était la 408. Alors il fallait absolument que sa planche de bord soit en phase avec son design extérieur. D'où une planche de bord avec des volumes aiguisés, très « sharp ». Ensuite, nous avons réglé le tout pour que cette planche soit également compatible avec la berline 308. Nous avons réalisé d'incessants va-et-vient pour ajuster à chacune des trois silhouettes ce qui devait être commun." Ainsi, la 408, qui arrive un an après la 308, a été enfantée parallèlement à cette berline dans le studio de design.

Et l'électrique ?

Pendant ce temps, Aurélie Bresson, la cheffe de projet, a validé avec ses équipes la partie technique du programme. La 408 ne reprend pas totalement les chaînes de traction de la berline 308. Exit le diesel ! Les deux versions hybrides rechargeables de 180 et 225 ch sont bien présentes, auxquelles il faut ajouter une version essence PureTech de 130 ch. À l'export, un THP de 215 ch sera également proposé. Enfin, comme sa petite sœur 308, la 408 arrivera en variante 100 % électrique *"plus tard"*, nous dit Peugeot. Parions pour 2024 au plus tôt, puisque la 408 thermique fabriquée à Mulhouse ne sera pas commercialisée en Europe avant le début de l'année prochaine, puis au printemps 2023 sur le marché chinois. Ce dernier devrait l'accueillir avec délice puisque ce type de silhouette semble plaire en Chine : la Citroën C5 X a connu des débuts éblouissants là-bas !

❶ Avec le même empattement que celui de la grande Citroën C5 X, la 408 offre de l'espace aux passagers arrière.
❷ Le porte-à-faux arrière permet de porter le volume de coffre de 536 à 1 611 l, banquette repliée. La 408 est une vraie – longue – familiale.

L'aérodynamique léchée (Cx de 0,28) doit permettre de se passer d'essuie-glace, sauf à l'arrêt. Les feux sont empruntés à la 308.

La genèse de la 408, alias P54

Dès le départ, le programme P5 intègre la remplaçante de la berline 308 (P51), du break (P52), mais aussi une nouvelle silhouette. Nom de code P54 et non P53, pour souligner qu'il ne s'agit pas d'un simple dérivé mais bien d'une nouvelle offre automobile. Voici les principales dates clés de son développement.

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

2015
L'HEURE DU MANIFESTE

Un an avant la commercialisation du 3008 qui fera date, Peugeot songe déjà à l'étape d'après. Étonnamment, il n'est pas question d'un SUV coupé, dont le concept va pourtant déferler sur le marché à la fin des années 2010, mais d'une réinterprétation de la… berline ! Un travail exploratoire donne naissance à un manifeste : c'est une maquette interne qui n'est pas un concept-car, mais sert à fixer une vision, comme le précise Pierre-Paul Mattei. *"On voulait expliquer à nos dirigeants que la berline de demain ne sera pas classique et ne sera pas non plus un SUV. Ces messages, on ne peut pas les passer avec un PowerPoint, donc on est obligé de montrer un objet. Ce manifeste a des gimmicks stylistiques qui datent aujourd'hui, n'est pas réalisable techniquement, mais il nous a aidés à convaincre tout le monde."*



Dès 2015, les designers songent à une autre vision de la berline du futur.

2018-2019
L'AVANCE DE PHASE

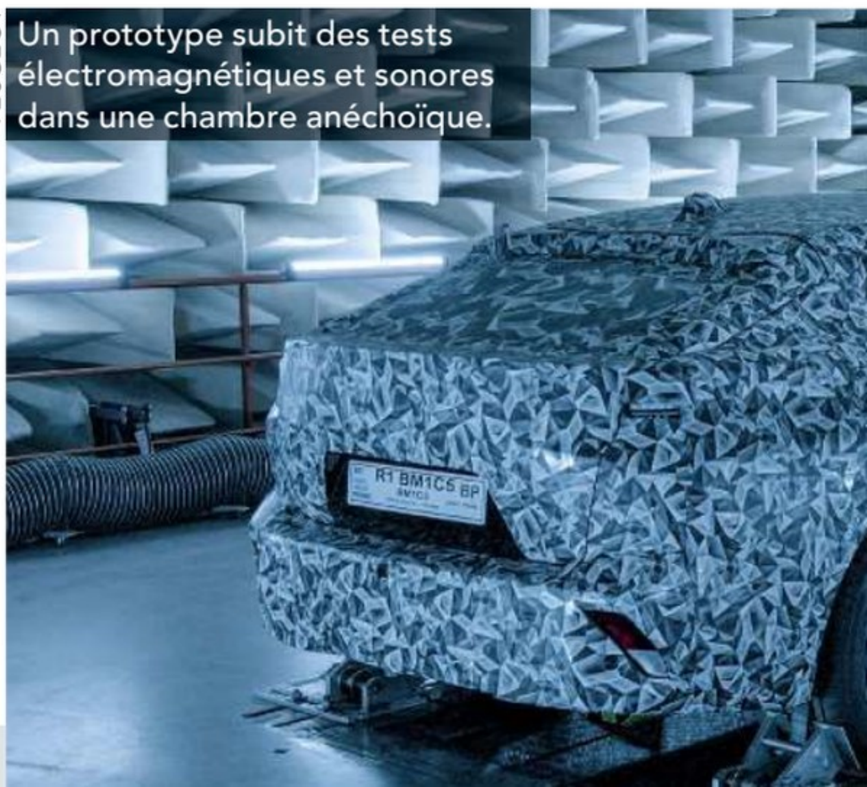
Le package technique est alors défini. Les premières questions se posent concernant l'empattement, l'espace aux genoux souhaité, les dimensions du coffre, mais aussi la compatibilité avec le reste du programme P5. C'est seulement après cette étape que le style peut débuter. Ces trois années entre le manifeste (2015) et le démarrage du projet design de la 408 (2018) font partie de l'avance de phase du programme. La compétition de style est lancée, principalement avec les designers de l'ADN, mais aussi en faisant intervenir ceux du studio de Chengdu, en Chine. Les choses sont déjà très cadrées avec des dimensions définies pour les roues, les points de pare-brise, l'empattement… Les meilleurs sketchs sont retenus et le travail de clay peut commencer. Sur un squelette reprenant les points géométriques, la clay est chauffée et ramollie pour être appliquée, puis sculptée après refroidissement. D'abord réalisé sur des maquettes à l'échelle ¼, ce travail permet de vérifier la faisabilité des différents dessins. Seuls deux projets sont sélectionnés pour finalement n'en garder qu'un seul, qui sera reproduit à l'échelle 1. Parallèlement, le travail sur CAO (conception assistée par ordinateur) continue, notamment à partir des maquettes ¼ scannées en 3D pour pouvoir être positionnées dans un environnement en réalité virtuelle.



En 2018, les designers se mettent à l'ouvrage.

2020
LE DESIGN INDUSTRIEL

Vient l'heure des premiers tests cliniques pour évaluer le potentiel de l'auto. L'idée est de vérifier que le style provoque une émotion et contrôler que l'on ne va pas trop loin pour autant. Lorsque les tests sont validés, le style industriel démarre. C'est un travail de longue haleine. Il faut vérifier que le style reste homogène après avoir pris en compte les différentes contraintes techniques. Des maquettes en

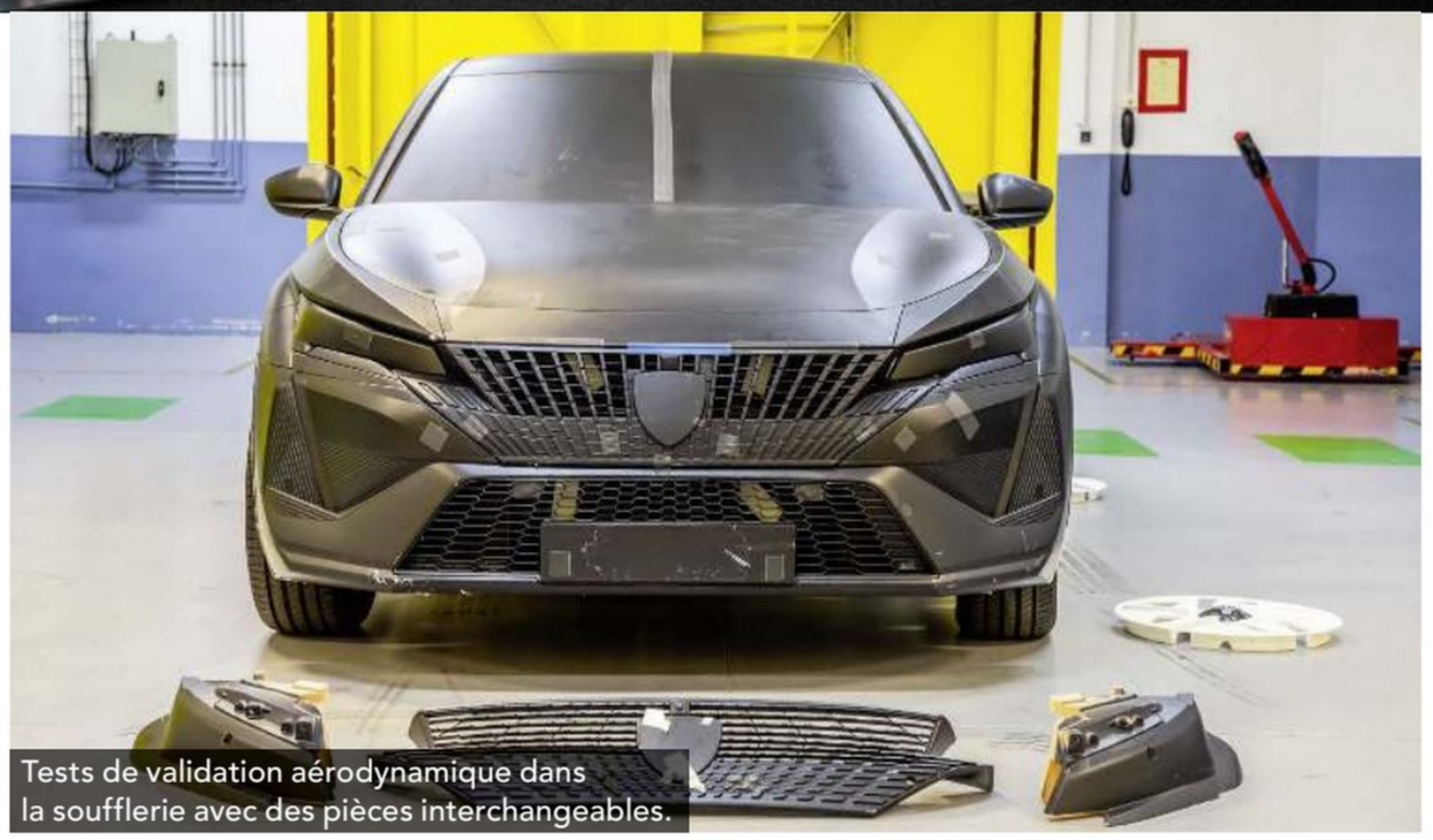


PEUGEOT

Un prototype subit des tests électromagnétiques et sonores dans une chambre anéchoïque.



mousse injectée sont fabriquées pour le travail aérodynamique en soufflerie. C'est à ce stade qu'il a fallu modifier la forme des deux appendices supérieurs pour mieux canaliser l'air en direction du becquet. Les premières simulations d'emboutissage sont lancées. *"Les contraintes au niveau du panneau d'aile arrière étaient un peu trop sévères. Pour éviter de dépasser la limite élastique de la tôle,* reconnaît Pierre-Paul Mattei, *nous avons été obligés de composer et d'adoucir quelques rayons de pliure."* Fin 2020, à partir de nouvelles maquettes en résine, d'autres tests sont réalisés. C'est cette dernière validation qui permettra de lancer les outils de production.


Tests de validation aérodynamique dans la soufflerie avec des pièces interchangeables.

2021
L'USINE PILOTE

À Mulhouse, à l'atelier pilote, une mini-chaîne de montage est organisée pour étudier l'industrialisation de P54. Les premiers modèles sont entièrement faits à la main, puis en petite série. Il faut trois jours pour fabriquer une 408, alors qu'il ne faudra que sept heures en usine. Tous les défauts sont notés via les contrôles d'Indice Qualité Aspect (IQA), de A (intolérable) à C (petite gêne). L'atelier pilote va être utilisé pendant cinq mois ; il servira aussi à la formation et à produire les premiers exemplaires pour les phases de crash-tests, d'homologation et, bien sûr, de roulage. Plusieurs outils sur le site de Belchamp (25) permettent de tester en accéléré les effets du climat, des vibrations et de l'endurance. Il y a aussi de multiples pistes consacrées au comportement sur sol sec, mouillé, et même des passages de gué.

2022
DÉVERMINAGE

C'est au tour de la synthèse client de s'emparer du modèle et de multiplier les roulages avec des éléments de comparaison, 308, 3008 et 508 bien évidemment, mais aussi des modèles cibles, comme une Audi Q3 Sportback, par exemple. Les premières 408 seront livrées à partir de janvier 2023. D'ici là, les employés de Stellantis qui auront été retenus pour faire partie du programme pourront se voir confier une 408, effectuer le nombre de kilomètres demandés et reporter l'ensemble de leurs commentaires. Les gammes et tarifs sont en cours d'élaboration. Il faut faire vite, lancer les brochures, travailler le message publicitaire, former le réseau d'ici au lancement commercial prévu lors du Mondial de l'automobile, en octobre prochain, pour une commercialisation effective début 2023.

2023
CONVERSION À L'ÉLECTRIQUE

En vente sur l'ensemble des marchés européens, la 408 devra se préparer pour être aussi assemblée en Chine à partir du mois d'avril, dans l'usine de Chengdu, aux côtés de la Citroën C5 X. Le travail R&D ne sera pas fini pour autant. Il sera alors grand temps de s'intéresser à la version 100 % électrique, sans doute déjà dans les tuyaux, même si le mot d'ordre chez Peugeot est *"trop tôt pour en parler"*.



GUY L'HOSPITAL


La Peugeot 408 lance sa production française à Mulhouse, puis l'usine de Chengdu viendra en complément pour la Chine.

Une malle pour du bien

Greffer une malle sur la base de la Citroën C4 pour séduire 80 pays dans le monde – dont la France – aurait pu tourner au fiasco esthétique. C'est tout le contraire. Voici la C4 X, qui s'insère idéalement entre les C4 et C5 X.

Par **Christophe Bonnaud** Photos **Arnaud Saunier**

De l'Ami 6 (1961) à la C5 II (2008), en passant par l'Élysée (1998), les berlines à malle classique sont rarissimes dans l'histoire de Citroën. Nous ne rangerons pourtant pas la nouvelle C4 X à coffre dans cette catégorie, mais plutôt dans celle des Citroën GS (1970) et Citroën CX (1974). Comme ces dernières, la C4 X semble visuellement être une bicorps à hayon mais, en réalité, elle en est totalement dépourvue. Pour les GS et CX, la décision unilatérale venait du patron Pierre Bercot, qui ne supportait pas cette "cinquième porte" à forte connotation utilitaire. Un demi-siècle plus tard, c'est une décision mûrement réfléchie qui a abouti à une architecture à coffre classique sur la C4 X. Cette nouvelle venue ambitionne effectivement de se vendre (presque) partout sur la planète et, sur ce grand périmètre d'action, c'est bien la berline à coffre qui prend le pas sur la berline à hayon. Avec ses 4,60 m de longueur, la C4 X prend place entre la C4 de 4,36 m et la grande C5 X de 4,81 m. Les proportions sont visuellement bonnes, avec un pavillon fuyant comme celui d'un coupé et, bien sûr, un coffre proéminent. La surprise du chef est que l'empattement est identique à celui de la C4 ! C'est-à-dire que les 24 cm supplémentaires sont tous logés dans le porte-à-faux arrière. Si le designer Kevin Gonçalves a trouvé des astuces stylistiques très graphiques pour gommer le popotin de la nouvelle Peugeot 408 *(voir pp. 12-19)*, Sylvain Henry, designer de la C4 X, s'est démené autrement pour ➛

Les longs feux participent au dynamisme du style et occultent visuellement le porte-à-faux arrière.

CITROËN C4 X
À partir de **25 000 €*** en essence
À partir de **37 500 €*** en électrique
Commercialisation : **fin 2022**
* Estimation.

Le design est élancé, façon fastback, et le couvercle de malle intègre un spoiler plutôt généreux.

Le coffre de 510 l offre 101 cm entre les passages de roue et une longueur maximale de 107,9 cm.

Toutes les motorisations de la C4 sont présentes : diesel de 130 ch, essence de 100 et 130 ch, et électrique de 136 ch.

la rendre assez fluide, notamment en étirant les feux arrière pour contrebalancer ce porte-à-faux. Pierre Leclercq, le directeur du design Citroën, pour qui cette C4 X a été le véritable premier projet qu'il a lancé à son arrivée en 2018, explique : *"C'est une voiture super-intelligente car, finalement, c'est la même voiture que la C4, y compris les portes arrière. Ces dernières sont identiques dans leur structure. Pour la partie arrière, la tôle est bien plus présente sur la C4 X que sur la C4. On voulait aller à l'encontre de la C4 qui mêle des vitrages avec des parties de coloris noir brillant, avec un design unique et complexe, dans le sens noble du terme. Avec la C4 X, on est dans un style plus pur. On utilise également tout ce qui est graphique pour nous aider en matière de proportions, comme les feux arrière en trois dimensions. Ils concourent aussi à peaufiner l'aérodynamique. Finalement, nous avons gardé la douceur du langage formel de Citroën, rond, doux et simple, en apportant quelque chose de très technique avec les feux."* Pour le constructeur, la C4 X *"combine l'élégance d'une silhouette fastback, l'attitude moderne d'un SUV et, avec 4,60 m de long, le cachet intemporel d'une spacieuse 4 portes"*.

Classique

La C4 X, c'est donc une berline à coffre classique engloutissant 510 l. Mais ce sont également des places arrière un peu plus confortables que celles de la C4, car le dossier de la banquette est incliné de 27°, ce qui en fait une voiture idéale pour les… taxis ! Ajoutons-y beaucoup plus de simplicité esthétique que sur la C4, tout au moins à l'arrière, et donc un petit côté statutaire bienvenu. Techniquement, la



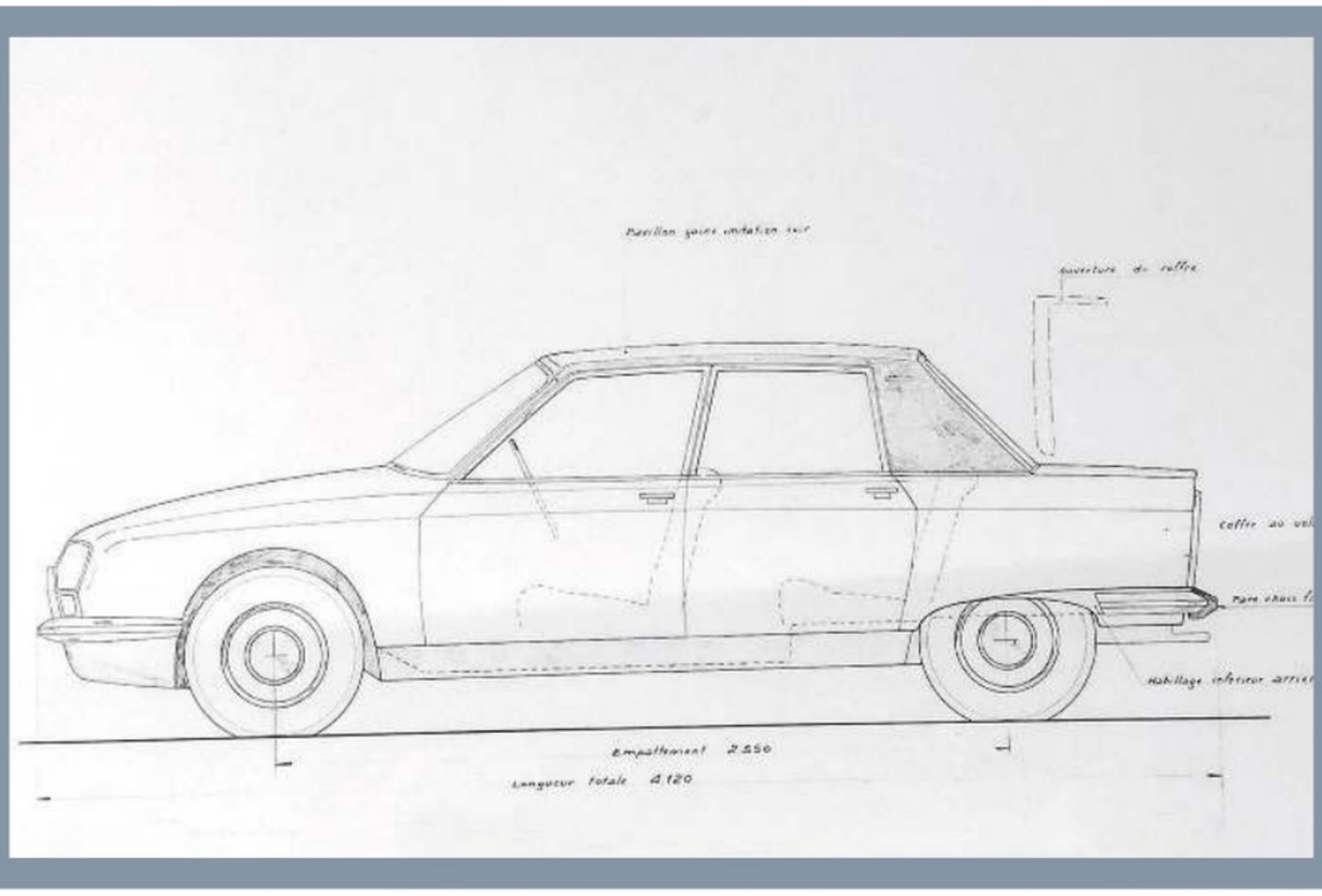
La planche de bord est identique à celle de la C4, avec ses nombreux rangements et son tiroir magique face au passager.



La plate-forme multi-énergie conserve hélas le tunnel en 100 % électrique. Les assises peuvent être chauffées selon les versions.



ARCHIVES DE L'AUTEUR



La Citroën GS à coffre classique

La GS, lointaine grand-mère qui a inspiré le thème stylistique de la Citroën C4 (profil trois glaces élancé, forme de la vitre recouvrant les optiques avant…), était une berline hatchback classique, bicorps sans hayon. Le carrossier Chapron, noblesse de la carrosserie française, décida en 1970 de façonner une GS berline tricorps avec une malle classique. Ceci pour se substituer aux dérivés sur la base de la DS qui allait disparaître. La transformation était assez simple, puisque Chapron conservait les portes et l'empattement de la GS. Le résultat n'a pas convaincu et le projet resta à l'état de dessin.





Le combiné face au conducteur est minimaliste, mais toutes les informations nécessaires à la conduite sont bien là.

C4 X est une copie parfaite de la C4 puisqu'elle repose sur la même plate-forme e-CMP (celle des 208, 2008, DS 4, Corsa), avec les mêmes motorisations, à savoir le diesel HDi de 130 ch, les blocs essence PureTech de 100 et 130 ch et l'inévitable version 100 % électrique ë-C4 X de 136 ch. Cette dernière revendique une autonomie de 360 km et une recharge de 80 % en trente minutes. Elle sera même la seule version de la C4 X commercialisée dans certains pays, comme l'Autriche, la Belgique, l'Allemagne, le Luxembourg, les Pays-Bas, ainsi que les marchés nordiques. Un concept de berline 4 portes, très classique, pour imposer l'électrique, voilà qui est bien éloigné de la soucoupe volante que l'on imaginait dans les années 50 pour nous véhiculer au début de ce nouveau millénaire. Et pourtant, le tout est signé Citroën !

3 questions à

Nicolas Rolland,

chef de projet

"Le design affiche un effet fastback dynamique"

***L'Auto-Journal* : Pourquoi ne pas avoir adopté un hayon sur cette nouvelle berline ? Une telle longueur sur cette plate-forme l'interdisait ?**

Nicolas Rolland : Non, la plate-forme CMP l'aurait accepté, mais on voulait proposer la bonne silhouette pour l'international, une voiture qui réponde aux demandes de ces marchés où la quatre portes est l'attente la plus forte, bien avant la formule cinq portes !

***L'AJ* : Passer de 4,36 m sur la C4 à 4,60 m sur la C4 X n'est pas simple à gérer avec le même empattement ?**

N. R. : Oui, nous avons le même empattement, mais nous voulions un véhicule de 4,60 m et nous l'avons obtenu. C'est le porte-à-faux arrière qui a été allongé pour offrir ce volume de coffre de 510 dm³ et on a aussi travaillé la posture aux places arrière avec un dossier légèrement plus incliné. Le design a traité cette partie avec un style très fluide.

***L'AJ* : C4 et C4 X ont-elles été étudiées en même temps ?**

N. R. : Les deux voitures ont été conçues de façon synchrone, c'est une logique de programme pour tout ce qu'elles se partagent. Cependant, il faut aussi laisser du temps au style pour porter à maturité toutes les parties différentes au niveau du coffre, pour que ce porte-à-faux s'intègre dans le volume global de la voiture, avec un effet fastback dynamique.



À bord, le design ne change pas, mais les matériaux évoluent encore avec le cuir à effet drapé.

Bouclier intégralement redessiné, calandre élargie et nouvelle signature lumineuse, la DS 7 change de visage.



Feux plus fins, baguette "DS Automobiles" et hayon redessiné sont les principales modifications ici.

Fiat lux !

"Que la lumière soit !" Ou lorsque la DS 7 s'appuie sur la beauté du flux lumineux de sa nouvelle signature pour mieux nous éclairer sur les changements apportés par ce restylage.

Par **Christophe Bonnaud** Photos **Arnaud Saunier**

Vous vouliez une DS 7 rouge ? Pas possible. Avec la nouvelle DS 7, qui est un restylage profond de la génération née en 2017, le rouge est indisponible. La faute à la nouvelle signature visuelle des LED à l'avant, appelée Light Veil. On vous dit pourquoi cette innovation adoptée en première mondiale sur la DS 7 n'a qu'un seul inconvénient : pas de teinte rouge… Ce petit bloc de feux situé de part et d'autre du bouclier intègre la LED de feux de jour – qui fait également office de clignotant – et quatre barrettes légèrement moins luminescentes. Ce bloc "optique" est en polycarbonate peint de la couleur caisse par l'intérieur. Un laser grave ensuite les fines bandes qui vont laisser passer les faisceaux lumineux, en faisant disparaître la couleur caisse. Avantage de cette technologie : la signature complexe avec le feu de jour accompagné de ses quatre lames lumineuses n'exige aucun joint, puisque les LED ne se juxtaposent pas, et aucune pièce supplémentaire ne vient s'enchâsser. Le bloc est ainsi totalement lisse et s'ajuste parfaitement sur le bouclier. C'est la fluidité ultime que recherchent tous les designers. Le concept-car ASL de 2020 avait jeté les bases de cette signature Light Veil. Seul inconvénient donc, le laser qui dessine ces fenêtres sur le polycarbonate, peint de la couleur caisse, réagit différemment en fonction du nuancier. Et il a fallu se passer de la teinte rouge, ce qui n'est pas dommageable puisque le noir et le gris représentent à eux seuls 44 % du mixte couleur de la DS 7 actuelle. Voilà pour le lux adapté au luxe. ➛

DS 7

À partir de : **42 000 €***

Commercialisation : **septembre 2022**

* Estimation.

Pour le reste, si les ailes et le capot moteur ont été conservés, le bouclier avant voit sa calandre élargie et très sensiblement agrandie, avec un effet "diamant" semblable à celui que l'on trouve sur la DS 4. Le haut du *soft nose* prolonge le capot moteur et plonge un peu plus bas qu'auparavant, alors que le sabot est lui aussi nouveau. Les optiques sont plus fines, et les diamants lumineux qui tournaient à l'intérieur ont disparu au profit d'une technologie plus moderne : le DS Pixel LED Vision 3.0. Désormais, la fonction d'éclairage en virage s'effectue par l'intensité modulable des optiques extérieures en fonction de l'angle du volant.



La DS 7 se dote enfin d'un infodivertissement avec une interface revue. L'écran central est un 12 pouces.

Détox de chrome

À l'arrière, les designers ont profité de l'absence de Carlos Tavares, le directeur général de Stellantis, qui tournait sur le circuit de Monaco au volant du concept-car E-Tense Performance, pour délier un peu plus les cordons de la bourse par rapport à un restylage classique. Ils se sont offert un hayon inédit, qui intègre une courbure prolongeant la ligne de côté de caisse, à la façon de ce que l'on trouve à l'arrière de la DS 4, proposant une ligne dynamique élégante. Les feux sont plus fins et plus longs, et ont subi une détox de chrome – il a disparu ici, qui s'en plaindra ? –, alors que la barrette affiche fièrement "DS Automobiles". Les côtés de caisse n'ont pas été touchés, pas plus que la planche de bord. Cependant, il faut saluer l'arrivée d'un système d'infodivertissement hérité de la DS 4. Il est totalement différent de celui de la génération actuelle de la DS 7 Crossback et se caractérise par sa fluidité. Voilà la DS 7 remise au goût du jour. Si le design intérieur n'évolue pas, il n'en est pas de même de la sellerie, avec un effet drapé sur le cuir Nappa de la planche de bord et des médaillons de porte. Sans couture ni assemblage, la peau est ennoblie par un embossage, sorte de gaufrage, dont les volumes rappellent les lignes de la nouvelle signature lumineuse.

Techniquement, la DS 7 offre également du nouveau avec la venue de la version hybride rechargeable à quatre roues motrices de 360 ch, empruntée à la DS 9, en plus des précédentes hybrides rechargeables de 225 ch (traction) et 300 ch (4x4). La version 360 ch adopte des réglages validés par DS Performance, avec des jantes de 21 pouces et des freins avant spécifiques (0 à 100 km/h en 5,6 s). Par ailleurs, une nouvelle batterie permet de porter l'autonomie en 100 % électrique à 65 km. Et comme le diesel représente encore près d'un tiers des ventes de DS 7, le bloc de 130 ch reste au catalogue.

Pas d'évolution de gabarit avec une longueur accrue de seulement 2 cm.

Une série DS 7 E-Tense 4x4 360 "La Première" sera disponible à la prise de commande dès l'été.



Les optiques Pixel LED Vision 3.0 et les feux de jour Light Veil tutoient l'esprit haute couture.

3 questions à

Thierry Metroz,
directeur design DS

La nouvelle DS 7 arrive au moment où Lancia dévoile ses intentions : une Ypsilon de 4 m en 2024, un vaisseau amiral en 2026 et une Delta en 2028. Voilà DS qui voit naître les ambitions de son cousin sur un terrain de jeu que l'on imagine assez proche. Thierry Metroz, le patron du design DS, nous rassure.

***L'Auto-Journal :* Le plan décennal Lancia a été approuvé avec, selon le communiqué, un vaisseau amiral de 4,60 m. Vous voilà interdit de concevoir une DS de 4,60 m entre la DS 4 et la DS 7 ?**

Thierry Metroz : Nous avons chacun notre plan produit, et il y a de la place pour chacune des marques premium du groupe. Si Lancia conçoit une voiture de 4,60 m, on ne va pas s'interdire de faire une DS de 4,60 m ! En revanche, on serait sur un autre type de silhouette et on y mettrait un autre contenu. Ce n'est pas la taille d'un produit qui compte désormais, mais son concept extérieur et intérieur, son contenu et, surtout, l'histoire qu'il raconte.

***L'AJ :* 2028 sera l'année de la nouvelle Delta de 4,40 m et, dixit le communiqué, c'est une *"voiture sculptée et musclée, aux lignes géométriques"*. C'est le cahier des charges d'une DS 4 de même longueur ?**

T. M. : Non ! Cette description est celle de la Delta dans les années 70. Une Delta ne racontera jamais la même histoire qu'une DS 4. Et si Lancia reprend l'esprit de la Delta, ça ne fera pas une DS 4, car Lancia a son propre langage formel. Et ça aboutira forcément à un tout autre produit.

***L'AJ :* Avant la formation de Stellantis, vous étiez seul chez PSA dans l'univers premium. Vous voilà obligé de partager l'appartement avec des colocataires prestigieux : Lancia et Alfa Romeo. Ça a un impact sur votre plan produit ?**

T. M. : Non, absolument pas. Au contraire, c'est une chance pour nous d'avoir ces marques dans ce pôle. Je suis vraiment ravi d'avoir ces camarades car, avant, nous étions seuls. Désormais, on peut créer des synergies, notamment technologiques. Ces développements, DS n'aurait pas pu les mener seule. Et ces technologies communes, on les met chacun en scène de façon tout à fait différente. En plus, on se connaît bien avec Jean-Pierre Ploué (design Lancia) et Alejandro Mesonero (design Alfa Romeo), il y a un vrai esprit de famille. On est en confiance et on se montre tous nos projets. Et plus on se les montre, plus on est sûr de ne jamais se marcher sur les pieds. La transparence, c'est notre philosophie !



Fromage et désert

Avec un gabarit hors norme, des aptitudes tout-terrain sans égales et un puissant V6 de 3 litres nourri au sans-plomb, le nouveau Ford Ranger Raptor aurait-il tout faux par les temps qui courent ? Découverte d'un américain pur jus parachuté de gaieté de cœur sur le Vieux Continent.

Par **Thomas Kim**

PHOTOS : EAN-BAPTISTE AUTISSIER



Des touches de couleur soulignent l'aspect sportif de l'engin.



Pur "truck" à l'américaine, le Raptor ne néglige pas la technologie, avec pas moins de sept modes de conduite.

C'est trop gros ! Ça pollue trop ! Mais ça sert à quoi, une voiture comme ça ?" Il faut passer outre ces considérations pour découvrir ce qu'est vraiment le Ranger Raptor : une énorme gourmandise incarnant à merveille le plaisir coupable. Et de par sa forme, cet immense bonbon orange – 5,36 m de long, 1,93 m de haut et 2,03 m de large – est de type acidulé : passages de roues musclés, jantes 17 pouces sur pneus tout-terrain, marchepieds en fonte d'aluminium… sans oublier le monogramme Ford grisé sur la calandre et les stickers Raptor ici et là. S'il s'agit effectivement d'une vraie brute, ce dur à cuire n'en demeure pas moins technologique. On saluera la présence à bord d'un écran tactile de 12 pouces abritant l'infodivertissement de nouvelle génération SYNC 4A, associé à une instrumentation numérique de 12,4 pouces. Par ailleurs, l'habitacle file la métaphore sportive avec des sièges baquets mixant cuir pleine fleur

Avec ses 27 cm, le Ranger Raptor offre la plus importante garde au sol de sa catégorie.



et Alcantara, surmontés de touches de couleur orange, teinte que l'on retrouve également sur le tableau de bord.

Les gâteries continuent sur la fiche technique avec un châssis renforcé et des amortisseurs Fox débouchant sur une garde au sol de 27 cm, la plus importante de la catégorie. Et si cela ne suffisait pas, d'imposantes plaques protègent les soubassements de ce "truck". Côté modes de conduite, c'est aussi l'embouteillage avec sept programmes distincts – Normal, Sport, Glissant, Boue, Sable, Rocheux et Baja – qui agissent sur l'échappement actif, la direction, le blocage des différentiels et la motricité. Sous le capot, on est plus mesuré, bien que le "petit" dernier voie plus grand que l'ancien Ranger Raptor. Il s'équipe d'un V6 3.0 de 288 ch et 491 Nm de couple. Bonus : l'Anti-Lag Actif optimise les performances en gardant les papillons de gaz ouverts pendant trois secondes supplémentaires. Moins bouillant et plus économique, le 2.0 diesel de 205 ch est reconduit. Le duo fait la paire avec une boîte automatique à dix rapports. Les premiers exemplaires du nouveau Ford Ranger Raptor seront livrés dès la fin de l'été, à un tarif débutant à 65 280 €. Si l'inflation par rapport au modèle sortant est tangible, les prestations sont elles aussi en forte hausse.



En plus d'être utile, la benne du Raptor est fiscalement intéressante.

Pick-up de niche… fiscale

Avec son physique camionesque et un cœur frôlant le déraisonnable – toutes proportions gardées –, le Ranger Raptor semblait d'office condamné au malus assassin de 40 000 €. Pourtant, grâce à un habile tour de passe-passe, le pick-up Ford esquive avec brio la peine maximale. Malgré sa double cabine et ses cinq places, il est, en effet, considéré comme un "camion plateau" et se trouve donc catalogué parmi les utilitaires. En plus de nous offrir un engin dantesque, les équipes de Ford ont donc bien potassé la loi de finances 2022…



FORD RANGER RAPTOR

À partir de **65 280 €**

Commercialisation : **immédiate**

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Dacia

Comme annoncé dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*, Dacia conforme l'ensemble de sa gamme à sa nouvelle identité visuelle. Voici les évolutions modèle par modèle.

De à 21

Par **Jean Bourquin**

Jogger Bien que tout beau tout neuf, le break Jogger passe par la case restylage. Sur le fond, rien ne change, hormis quelques retouches apportées ici et là, à l'image du graphisme remanié du système multimédia, quand il y en a un. Deux motorisations, deux finitions standards certes renommées, deux livrées spéciales qualifiées d'extrêmes et un équipement de série maintenu en l'état à chaque niveau : la formule est reconduite telle quelle. Rajoutez 800 € aux prix mentionnés ci-dessous pour la configuration 7 places.

LA GAMME **DACIA JOGGER 5 PLACES**

Motorisation/Boîte	Finition	Prix	Malus
Bicarburation essence/GPL			
1.0 ECO-G 100 ch BVM6	Essential/Expression/ SL Extreme/SL Extreme +	16 790/19 100/ 20 100/20 600 €	0 €
Essence			
1.0 TCe 110 ch BVM6	Essential/Expression/ SL Extreme/SL Extreme +	17 400/19 100/ 20 100/20 800 €	0/50 €

Sandero Stepway La Sandero en tenue de baroudeuse est traitée avec plus d'égards que sa matrice. Primo, la Stepway a droit au 3 cylindres 1.0 TCe de 110 ch. C'est nouveau en ce qui la concerne. Secundo, le bloc 1.0 TCe de 90 ch fait cause commune avec la BVM6 s'il y a lieu. Tertio, la gamme s'enrichit d'une finition supplémentaire, alias Expression +, en mode bien rempli. Accès et démarrage mains-libres, frein de parking électrique, caméra de recul, navigateur GPS, surveillance des angles morts et jantes alliage de 16 pouces : qui a dit "low cost"? Quarto, le toit vitré ouvrant est facturé 500 € en option à partir de la livrée Expression. La précédente mouture n'offrait pas ce luxe.

LA GAMME **DACIA SANDERO STEPWAY**

Motorisation/Boîte	Finition	Prix	Malus
Essence			
1.0 TCe 90 ch BVM6	Essential/Expression	14 600/15 900 €	50 €
1.0 TCe 90 ch CVT	Expression	17 500 €	310 €
1.0 TCe 110 ch BVM6	Expression/Expression +	16 650/18 350 €	0 €



Dacia Jogger 5 places

Dacia Sandero Stepway

Toyota



ADRIEN CORTESI

Toyota GR Supra

GR Supra À la demande générale, Toyota accorde une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports à sa sportive GR Supra emmenée par le 6 cylindres en ligne 3.0 de 340 ch. Sixième rapport court, pour situer l'affaire, et la fonction nommée IMT optimise le régime moteur à chaque changement de rapport. **GR Supra 3.0 340 ch BVM6 :** 68 100 € sous la finition Pack Premium, soit 2 300 € de moins que la variante pareillement définie équipée de la BVA8. Pas de bol, le malus s'envole : 17 490 €, contre 10 980 € avec la BVA8.

Duster En attendant l'ensemble mécanique carburant au GPL, le Duster garde son offre moteurs inchangée. Toutefois, la transmission 4x4 associée au diesel 1.5 Blue dCi de 115 ch quitte les écrans radars, mais il ne fait aucun doute que nous la reverrons un jour. À bord, le Duster est le seul membre de la confrérie à voir son mobilier modifié de manière tangible, à l'exemple des trois aérateurs ronds qui surplombaient la console centrale désormais remplacés par un dispositif de même fonction moins envahissant. L'équipement de série s'enrichit des rétroviseurs rabattables électriquement et des essuie-glaces automatiques sur la livrée supérieure dite Journey (ex-Prestige).

LA GAMME **DACIA DUSTER**

Motorisation/Boîte	Finition	Prix	Malus
Essence			
1.3 TCe 130 ch BVM6 4x2	Expression/Journey	20 350/21 600 €	330 €
1.3 TCe 150 ch BVR6 4x2	Expression/Journey	22 650/23 900 €	330 €
Diesel			
1.5 Blue dCi 115 ch BVM6 4x2	Essential/Expression/ Journey/Journey +	18 500/20 850/ 22 100/22 600 €	0 €

Sandero L'offre moteurs de la Sandero reste en l'état, avec la BVM5 maintenue dans le décor pour les unités concernées. Absente pour l'heure du catalogue, la motorisation nourrie en partie au GPL ne devrait pas tarder à le réintégrer. À quelques détails près, l'intérieur demeure lui aussi inchangé. La remarque vaut pour les dotations de série accordées à chacune des deux finitions, lesquelles répondent à de nouvelles appellations. Bluetooth et support smartphone qui va avec, régulateur/limiteur de vitesse et jantes acier de 15 pouces en entrée de gamme dite Essential. Climatisation manuelle, écran central de 8 pouces et radars de recul à l'échelon supérieur.

LA GAMME **DACIA SANDERO**

Motorisation/Boîte	Finition	Prix	Malus
Essence			
1.0 SCe 65 ch BVM5	Essential/Expression	10 990/13 100 €	0 €
1.0 TCe 90 ch BVM5	Essential/Expression	12 300/14 400 €	0 €
1.0 TCe 90 ch CVT	Expression	16 000 €	310 €

Spring À peine plus d'un an sur le marché et déjà restylée. À part ça, la citadine électrique Spring se garde bien de tout chambouler. Autoradio et climatisation manuelle en entrée de gamme, écran central de 7 pouces et caméra de recul au-dessus. **Spring (45 ch, autonomie de 230 km) :** 19 800 ou 21 300 € sous les finitions respectives Essential et Expression. À soustraire 5 346 € pour le bonus dans le premier cas, 5 751 € dans le second.



Dacia Duster

Dacia Spring

Dacia Sandero

DACIA

LE CLIENT DEVRA PA

Le Parlement européen a tranché : à partir de 2035, il sera interdit de vendre des voitures thermiques neuves. Les demandes d'assouplissement des constructeurs n'ont pas été entendues. L'acheteur d'un modèle neuf n'aura d'autre choix que celui d'un véhicule électrique, plus coûteux.

Par **Bertrand Gay**

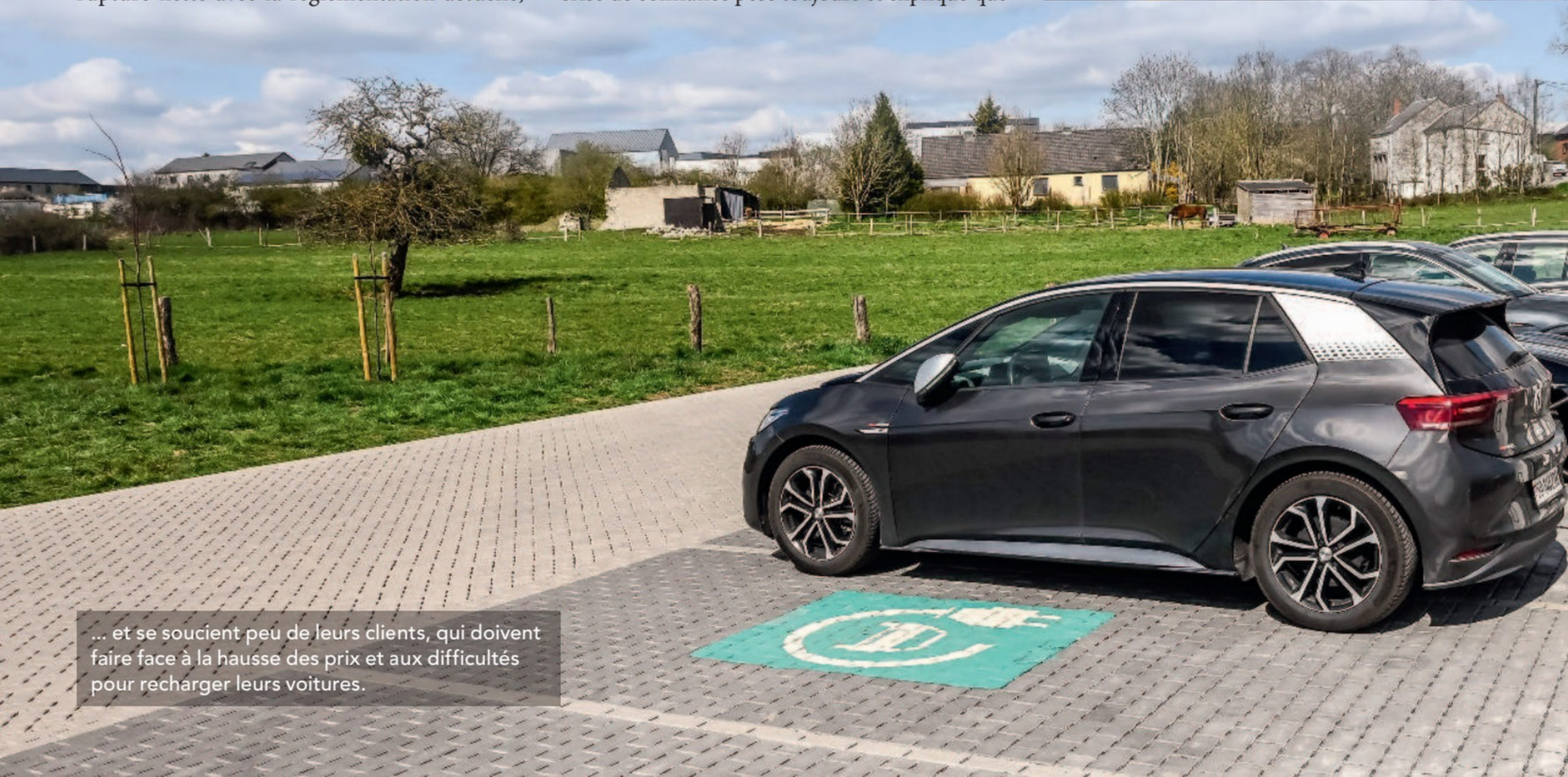
Le 8 juin dernier, le Parlement européen a adopté, par une majorité de 339 voix sur 612, un texte demandant que les émissions de CO_2 des voitures neuves vendues en 2035 soient abaissées de 100 % par rapport au niveau d'émissions de CO_2 connu en 2021. Cela signifie que seules les modèles électriques, alimentés par batterie ou par une pile à combustible à hydrogène, pourront être commercialisés en Europe à partir de 2035. Il n'existe pas d'alternative, car les autres solutions, tels les carburants synthétiques qui pourraient alimenter des moteurs essence ou diesel, ont été écartées. Désormais, le texte voté par les députés européens doit être adopté par les parlements de chaque pays de l'Union européenne. Cette future obligation constitue une rupture nette avec la réglementation actuelle, qui demande aux constructeurs de respecter un objectif de moyenne CO_2 pour leurs ventes européennes, tout en leur laissant le choix des technologies. En outre, pour le court et le moyen terme, la commission Envi du Parlement européen souhaite non seulement que le mode de calcul du CO_2 soit plus sévère, mais également que l'objectif intermédiaire d'une baisse de 50 % des émissions de CO_2 en 2030 soit porté à 70 %.

POURQUOI LES CONSTRUCTEURS ONT PERDU LA BATAILLE ?

Le point de départ se situe en septembre 2015, avec la révélation de fraudes à l'homologation des moteurs diesel du groupe Volkswagen. Cette triche a instauré une profonde méfiance des autorités européennes envers les constructeurs. Cette crise de confiance pèse toujours et explique que

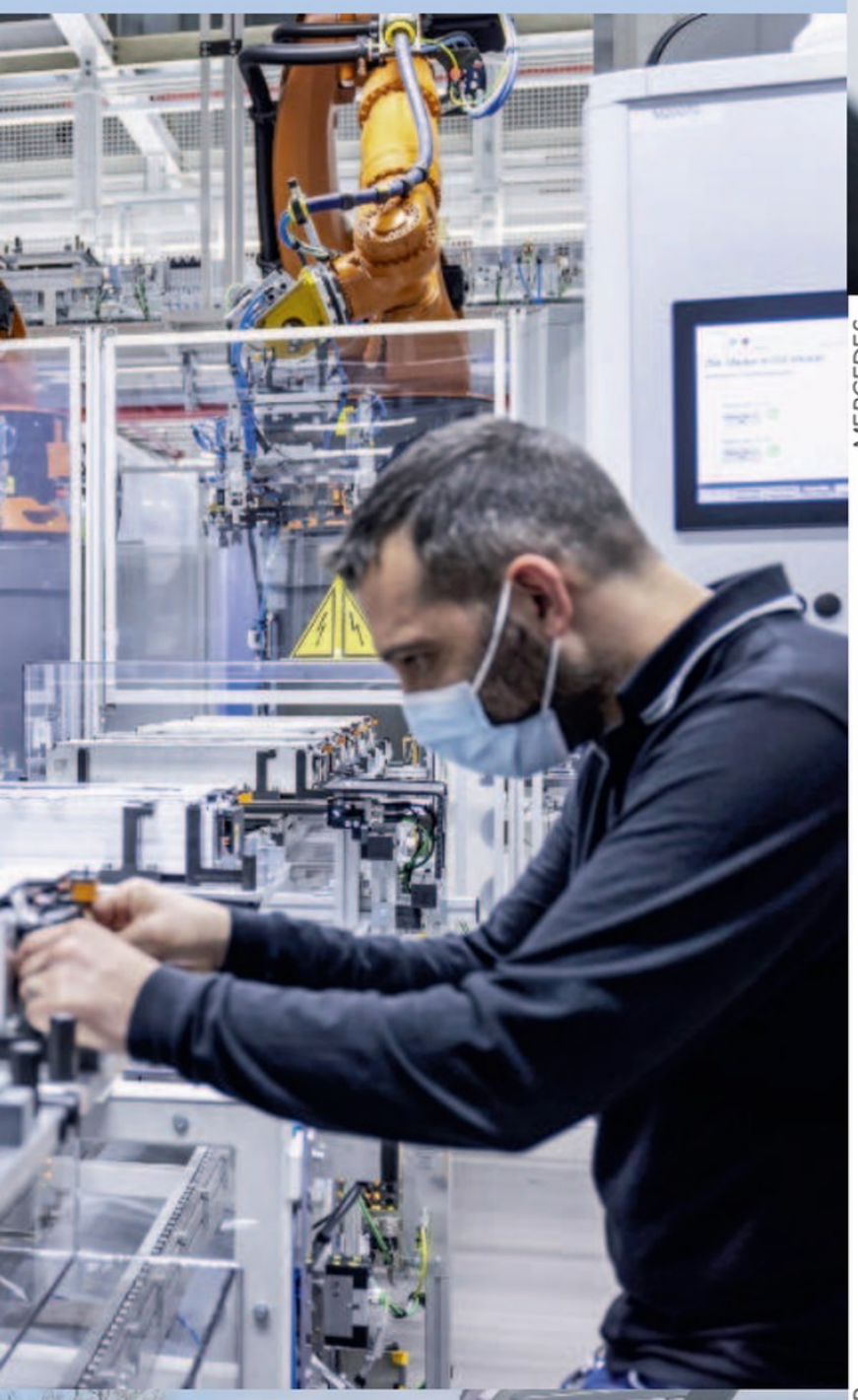


Les constructeurs se concentrent sur leur révolution industrielle…



… et se soucient peu de leurs clients, qui doivent faire face à la hausse des prix et aux difficultés pour recharger leurs voitures.

YER !



MERCEDES



JEAN-LUC FLEMAL/MAXPPP



ALEXIS SCIARD/IP3/MAXPPP

les aménagements demandés (carburants synthétiques ou hybrides rechargeables) par les constructeurs aient été refusés.

Depuis plus d’un an, l’Association des constructeurs européens d’automobiles (ACEA) pointe le manque de bornes de recharge en Europe et souhaitait que cela soit pris en compte dans la fixation des objectifs chiffrés. Cette requête n’a pas été entendue. En réponse au vote des députés européens, le président de l’ACEA, Oliver Zipse, a estimé que toute norme allant au-delà de cette décennie était prématurée et demande que soit prévue *“une clause de revoyure à mi-chemin pour définir des objectifs post-2030”*. Pour sa part, Luc Chatel, président de la Plateforme automobile, a prévenu : *“Je ne sais si nous aurons des clients, car une voiture électrique coûte actuellement 50 % plus cher qu’une voiture thermique.”* Mais les constructeurs n’ont-ils pas doublé leurs organisations professionnelles en jouant leur propre partition ? Ford et Volvo, ainsi que Volkswagen et Mercedes, soutiennent l’objectif du tout-électrique en 2035.

LES CONSTRUCTEURS JOUENT-ILS DOUBLE JEU AU DÉTRIMENT DE LEURS CLIENTS ?

Tout en souhaitant des mesures d’assouplissement au sujet des hybrides rechargeables ou du calendrier, les constructeurs se sont calés depuis l’an dernier sur le pire scénario, qui semble donc se dessiner. Si le double jeu n’est pas manifeste, certains semblent avoir tenu en tout cas un double langage. En tant qu’individu, Carlos Tavares s’interroge sur l’impact des choix du législateur sur les prix. *“L’électrification est la technologie choisie par les politiques, pas par l’industrie”*, indiquait-il en début d’année dans une interview au quotidien *Les Échos*. Mais en tant que directeur exécutif de Stellantis, il déroule un plan d’électrification ambitieux : dès 2024, Maserati ne lancera que des voitures électriques. Pour Alfa Romeo, DS et Lancia, ce sera 2025, et pour Peugeot, Opel, Fiat et Citroën, 2026. À partir de 2027, tous les nouveaux modèles du groupe seront donc électriques et, selon le plan stratégique Dare Forward présenté en mars dernier, Stellantis ne vendra plus que des voitures électriques en 2030, soit cinq ans avant l’objectif réglementaire. D’ici à 2030, Stellantis va investir près de 30 milliards d’euros dans l’électrification de sa gamme européenne. Ces investissements doivent se matérialiser le plus rapidement possible sous forme de chiffre d’affaires, et ce *“quitte à perdre des clients en route”*, confie un ancien cadre dirigeant du groupe.

Le groupe Renault semble plus pragmatique et vise des ventes presque entièrement électriques – de 90 à 100 % – en Europe en 2030. Il peut s’appuyer sur sa marque Dacia pour poursuivre la commercialisation de voitures à moteur essence qui, même avec le surcoût de l’hybridation légère, pourront rester accessibles financièrement.

COMMENT LIMITER LE SURCOÛT DE L’ÉLECTRIQUE ?

Les constructeurs savent qu’un grand nombre d’acheteurs ne pourront acquérir une voiture neuve et qu’il existe, d’autre part, un seuil de production minimal pour amortir les ➛



STEPHANE SBY BALMY

Les marques de Stellantis passeront au 100 % électrique dès 2030.



ARNAUD SAUNIER

Il va falloir rassurer la clientèle et leur expliquer l’électrification.

investissements réalisés. Dans ces conditions, toutes les sources d'économies sont bonnes à prendre en compte, qu'il s'agisse de planches de bord aux matériaux parfois peu séduisants ou bien encore d'instrumentations minimalistes, comme c'est déjà le cas sur la Volkswagen ID.3 et la Citroën C4.

En ce qui concerne les modèles en cours de développement, l'abaissement de la vitesse maximale à 160 km/h semble faire consensus chez de nombreux constructeurs et permet de tirer le cahier des charges vers le bas dans le domaine de la tenue de route et du freinage, notamment.

Une autre source d'économies se trouve dans la réduction de l'offre. Ainsi, Mercedes va se recentrer sur les modèles de gammes supérieures. Ola Källenius, président du directoire de Mercedes, a récemment indiqué que la future génération des gammes A et B ne comprendra que quatre variantes de carrosserie, au lieu de sept actuellement.

Enfin, la maîtrise des investissements constituera aussi un levier important : au niveau mondial, Stellantis ne disposera que de quatre plates-formes, toutes électriques, pour y ériger 8 millions de véhicules par an. Le groupe Renault s'appuie, lui, sur son alliance avec Nissan pour avoir accès à des batteries de haute technologie sur les voitures du segment C (Mégane E-Tech et Nissan Ariya), tandis que les futures Renault 4 et Renault 5, l'Alpine et la Nissan correspondante recevront des batteries moins onéreuses.

QUID DE L'"AMENDEMENT FERRARI" ?

KENO ZACHE



Les marques écoulant moins de 1 000 voitures par an en Europe, comme Koenigsegg, pourront continuer à vendre des modèles thermiques.

Le fameux "amendement Ferrari" a fait beaucoup de bruit, mais sa portée est limitée. En effet, il s'agit juste de décaler d'un an, soit de 2035 à 2036, l'obligation de ne vendre que des voitures électriques. Cela concerne les marques écoulant entre 1 000 et 10 000 voitures par an en Europe, à l'image de Ferrari, Lamborghini, Rolls-Royce, Alpine ou Lotus. À moins qu'elles ne produisent, comme l'ont annoncé les deux dernières citées, que des voitures électriques à partir de 2025. Mais les marques dont les ventes sont inférieures à 1 000 unités annuelles (comme Bugatti, Koenigsegg et les innombrables artisans britanniques) ne sont pas concernées par la réglementation CO_2.

MERCEDES



Pour sa part, le groupe Volkswagen a confié le développement de ses petites tractions électriques à sa filiale Seat. Ces modèles seront commercialisés en 2025 sous les marques Volkswagen, Skoda et Cupra. *"Pour le moment, une chaîne de traction électrique est trop coûteuse pour une voiture d'entrée de gamme dans la marque Seat"*, précise Werner Tietz, directeur de la R&D de Cupra.

VERS DE NOUVELLES ORGANISATIONS

Sur l'échelle de temps des constructeurs, 2035, c'est demain. Ils n'ont que dix ans pour adapter leurs usines, leurs gammes et leurs organisations à cet avenir tout électrique en Europe. Ford a déjà indiqué qu'il allait se structurer en trois pôles distincts : électrique, thermique et utilitaire. De son côté, Renault envisage une séparation de ses activités mécaniques : l'électrique en France et les autres motorisations à l'étranger. Tous les constructeurs européens réduisent leurs investissements dans les motorisations essence, au risque de ne plus être compétitifs sur les marchés africains, sud-américains ou asiatiques. Leurs moteurs d'ancienne génération risquent, en effet, d'être en décalage par rapport à l'offre des marques japonaises et coréennes. ■



La Nissan Ariya partage son architecture avec la Renault Mégane E-Tech.

NISSAN

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Accompagnant les injonctions de l'Europe, les stratégies mises en place par les constructeurs pour vendre 100 % de voitures électriques à partir de 2035 se concentrent sur leurs propres intérêts. Au grand dam de l'automobiliste, leur client, qui semble être devenu une préoccupation annexe dans cette révolution.

Sport auto HORS-SÉRIE

75 ANS DE PASSION

En vente actuellement

ZONE ROUGE

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



Les éléments qui habillent le haut de la planche de bord sont jaunes, comme les surpiqûres des sièges. La plaque numérotée se situe sur la console centrale.



Le Buggy conserve les définitions techniques de l'Ami "classique". La batterie de 5,5 kWh autorise des "balades nature" de 75 km.

PHOTOS : CITROËN

CITROËN AMI BUGGY : SOUS LE PAVÉ, LA PLAGE

Ce n'était qu'une étude pour le "fun". Le quadricycle électrique Ami Buggy devient réalité, à tout petit tirage. Futur collector.

Bon d'accord, traiter l'Ami de pavé manque un tantinet d'élégance. Encore faut-il reconnaître qu'il y a de l'idée au regard de la forme du spécimen. Et à dire vrai, nous l'aimons bien cet ami prodigieux à bien des égards. L'auteur de ces lignes avoue un gros faible pour la version utilitaire bien nommée Cargo, avec son coffret disposé en longueur en remplacement du siège passager. Il y a du génie là-dedans. Il y en a, assurément, dans la version dite Buggy, prête à l'emploi. Pour rappel, l'objet est né concept-car à la fin de l'année 2021, et tout laissait à penser qu'il le resterait. Raté. Citroën le produit en série très limitée, soit cinquante exemplaires, pas un de plus. Tous numérotés, pour accentuer le côté "collector" de l'affaire.

Dans le détail, de quoi s'agit-il ? L'œil averti note, en premier lieu, le toit ouvrant en toile, qu'il suffit d'enrouler pour circuler nez au vent. De la part de la marque qui fit la 2CV, c'était le minimum syndical… Rien ne dit, au demeurant, qu'il n'existera pas une version décapotable standard de l'Ami calquée sur le même principe. Nous prenons les paris. La suite appartient au monde des véhicules tout-terrain, un rien fantasmé. Des jantes de 14 pouces brutes de fonderie frappées des chevrons jusqu'aux élargisseurs d'ailes, des immanquables protections de carrosserie en plastique à la teinte kaki façon paramilitaire : tout est là. Les portières réduites à des tubes métalliques, des portillons en quelque sorte, apportent la touche finale. On adore.



Il n'est pas dit que l'on ne retrouve pas, un jour, le toit ouvrant en toile sur une version standard de l'Ami. Le becquet arrière pour une vitesse de pointe limitée à 45 km/h, ça se discute…

Huit chevaux en goguette dans les dunes

Bien entendu, la base technique reste en l'état. Pas de garde au sol surélevée et encore moins de transmission aux quatre roues, en clair. L'aventure, certes, mais pas trop loin. Les 8 ch délivrés par le propulseur électrique n'invitent pas non plus à un optimisme excessif. Cela posé, parcourir 75 kilomètres de plage au volant de notre Ami le Buggy, c'est tentant. Nous prenons.

LES INFOS CLÉS

Prix : 9 790 €

(À titre indicatif, les 50 exemplaires mis en vente ayant trouvé preneurs en 18 minutes.)

454 563

C'EST LE NOMBRE DE VOITURES NEUVES VENDUES PAR HYUNDAI GROUP EN EUROPE 31 DURANT LE PREMIER QUINQUAMESTRE.



BEATA ZAWRZEL/AFP

Cela représente une part de marché de 10 % et une progression de 17 % par rapport à la même période en 2021. Kia capte 5,3 % dudit marché (241 612 immatriculations, en progression de 20,5 %), contre 4,7 % pour Hyundai (212 951, + 13,3 %). Le groupe coréen, ce faisant, devance Renault Group pris dans sa totalité (394 093, 8,3 %, - 21,4 %). Au résultat, Kia dépasse la marque Renault (224 947, 5 %, - 21,4 %), mais aussi Ford (219 595, 4,8 %, - 14 %), Skoda (210 574, 4,6 %, - 25,1 %), Opel/Vauxhall (181 726, 4 %, - 17,8 %), Fiat (169 334, 3,7 %, - 24,6 %) et Citroën (159 855, 3,5 %, - 24,8 %).

DESIGN

Beau comme un 4x4 électrique

Toyota sans un tout-terrain pur et dur dans la gamme, ce n'est pas Toyota. Cette vérité première gardera sa pertinence quand la gamme en question sera convertie au tout-électrique à l'horizon 2030. Par chance pour les "quatrequatreux" qui ne jurent que par un bon vieux "Toy" de derrière les fagots, un engin de ce type figurait parmi la nuée de prototypes électriques dévoilés par la marque, en décembre dernier. Le Compact Cruiser EV a tapé dans l'œil des onze journalistes internationaux qui composent le jury du concours Car Design Award, par la même occasion. Au bilan, les références explicites aux codes stylistiques de l'espèce lui valent le titre du plus beau concept-car de l'année 2022. Quant aux caractéristiques techniques de l'objet, ce n'est pas le sujet… Une autre fois.



Un Land Cruiser en plus petit. C'est dans les vieux pots que l'on fait les plus beaux concept-cars…

TOYOTA



LUDOVIC MARIN / MAXPPP

"L'État ne gagne pas d'argent sur les taxes sur les carburants."

Elisabeth Borne

La Première ministre s'exprime mal. L'État gagne bel et bien de l'argent sur chaque litre de carburant vendu, et ce depuis la nuit des temps. La vraie question est la suivante : en gagne-t-il plus depuis que les prix du gazole et de l'essence s'envolent ? La réponse est non. À en croire la presse nationale, ce serait même l'inverse en intégrant dans les calculs la "remise" de 18 centimes accordée par le gouvernement. Débat dérisoire, sur le fond : le 16 juin, le litre de SP95 s'affichait à 2,86 € dans une station-service parisienne. En comptant la ristourne.

COLLECTOR

Alpine convoque l'Histoire

Novembre 1975 : Alpine engage quatre voitures au Tour de Corse, dont une berlinette A110 1800 de 180 ch confiée au pilote Jean-Pierre Nicolas. Ce dernier termine deuxième au classement général, à 1 minute et 28 secondes de Bernard Darniche au volant de sa Lancia Stratos HF, plus puissante de 50 ch. L'exploit est entré dans la légende. Il est salué, quarante-sept ans plus tard, par une édition limitée de l'A110 S (300 ch) nommée "Tour de Corse 75" *(photo)*. La voiture revêt les couleurs de la berlinette n° 7 de 1975, à savoir une teinte jaune striée de bandes blanches et noires pour une grande partie de la carrosserie. Le capot et le toit sont noirs. Des étriers de freins Brembo orange et des baquets



SEBASTIEN STAUB

de la marque Sabelt, brodés au nom de la série spéciale, complètent la dotation. Prix : 80 000 €. Les 150 exemplaires produits sont partis en une matinée.

758



C'EST LE NOMBRE DE RENAULT MÉGANE E-TECH IMMATRICULÉES EN FRANCE EN MAI DERNIER.

La Mégane E-Tech intègre le Top 10 des ventes de voitures électriques, quatre mois après son entrée sur le marché, à la sixième place. Elle est devancée par la Dacia Spring (1 357 immatriculations, en progression de 4 012 %), la Renault Zoe (1 447, - 44 %), la Renault Twingo E-Tech (1 500, + 206 %), la Peugeot e-208 (1 668, + 39 %) et la Fiat 500e (2 129, + 152 %). Le marché des voitures électriques, en lui-même, progresse de 32 % par rapport au mois de mai 2021. Cela représente 15 245 unités écoulées et une part du marché global portée à 12 %.

RENAULT

ANTONIN VINCENT / DPPI



"J'ai été fait citoyen d'honneur de l'un de mes pays préférés au monde. Merci Brésil !"

Lewis Hamilton, *septuple champion du monde de Formule 1.*

Les faits. Le 14 novembre dernier, Lewis Hamilton remporte le Grand Prix du Brésil au volant de sa Mercedes-AMG F1 W12 E Performance. Le pilote britannique réalise son tour d'honneur avec, sur les épaules, le drapeau brésilien. Puis, il se drape dedans au moment de monter sur le podium. Sa manière de rendre hommage à Ayrton Senna, qu'il admire depuis son enfance. Ce geste de respect est apprécié à sa juste mesure au Brésil, c'est peu de le dire. La reconnaissance ne tarde pas : le 9 juin dernier, les députés brésiliens lui accordent la nationalité brésilienne à titre honorifique.

INDUSTRIE

Ferrari à plein régime

Un chiffre d'affaires en progression de 17,3 % au premier trimestre, à hauteur de 1,2 milliard d'euros, 3 521 voitures neuves écoulées dans le monde durant la même période, soit une hausse des ventes de l'ordre de 17,3 % : les chiffres donnent le tournis dès qu'il est question de Ferrari. Dans ce contexte très favorable, la marque se donne pour objectif de porter son chiffre d'affaires à 6,7 milliards d'euros en 2026 (4,27 milliards d'euros en 2021) à grand renfort de nouveaux modèles. Quinze pour être précis, dévoilés dans les quatre ans qui viennent. Le lot retiendra le SUV Purosangue présenté à la rentrée, équipé d'un V12 apprend-on, et la première Ferrari tout-électrique attendue en 2025. À cet égard, Ferrari fait savoir que sa gamme sera composée à 40 % de modèles électriques en 2030. Les hybrides (40 %) et les purs thermiques (20 %) façonneront le reste.



Ferrari maintiendra des moteurs 100 % thermiques dans sa gamme tant que cela sera possible.

FERRARI

VÉRIFIER LISIBILITÉ

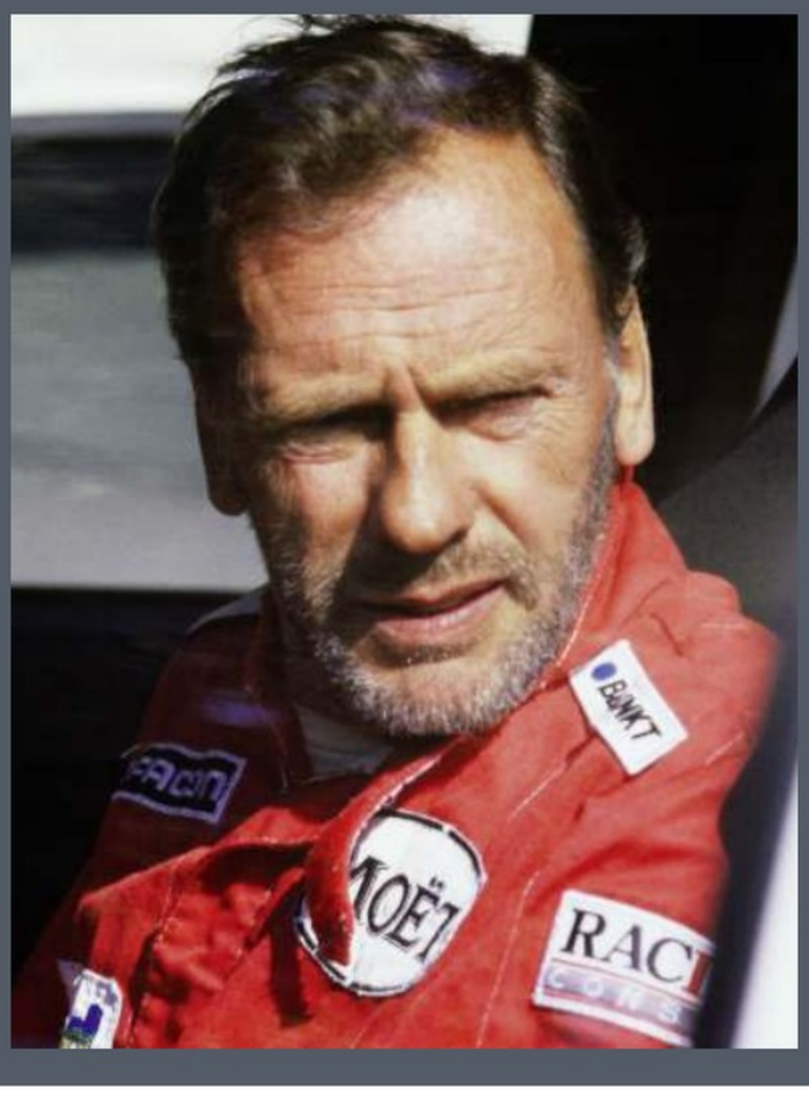
INSOLITE

Peel au bon moment

Cela a vraiment existé. En 1963, la société britannique Peel Engineering Company lance la plus petite voiture du monde (1,30 m en longueur, une place et trois roues) nommée P50. Échec sur toute la ligne, avec arrêt de la production deux ans plus tard, à raison de 50 exemplaires sortis des lignes d'assemblage. Fin de l'histoire. Pas tout à fait. En 2020, le constructeur P50 Cars remet le couvert en reproduisant la voiture à l'identique avec, en guise de propulseurs, deux électromoteurs proposés au choix (3 ou 8 ch). S'y ajoute un monocylindre essence deux temps de 49 cm³ riche de ses 4 ch. L'engin est aujourd'hui disponible en kit, à monter soi-même donc, à des prix qui varient de 7 495 à 9 485 £ hors taxes (respectivement 8 17 et 11 301 €).



P50 CARS



MARIO FOURMY/AFP

DISPARITION

Jean-Louis Trintignant, as du volant

Bien sûr, il y a la Ford Mustang conduite sur la plage de Deauville dans le film *Un homme et une femme*. Scène culte, s'il en est, d'une œuvre maintes fois primée dans laquelle Jean-Louis Trintignant incarne un pilote automobile, à sa demande auprès de Claude Lelouch, le réalisateur. Comme s'il lui fallait honorer la mémoire de son oncle Maurice Trintignant, vainqueur multirécidiviste au Mans et en Formule 1. C'est de famille. Ce monstre sacré du cinéma français mène en parallèle de son métier une carrière de pilote dès la fin des années 60 avec, en point d'orgue, un engagement en 1980 aux 24 Heures du Mans, qui aurait pu très mal se terminer. La Porsche 935 déjante dans la ligne droite des Hunaudières à 300 km/h, et l'acteur ne doit la vie qu'à son sens inné du pilotage. Jean-Louis Trintignant s'est éteint le 17 juin 2022 à 91 ans. Salut l'artiste!

Les chiffres du marché européen en mai 2022



948 149

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 (Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse) en mai (- 12,5 % par rapport à mai 2021).

23,3 %

La hausse des ventes de Honda au terme du premier quinquamestre en Europe 31. Parmi les marques généralistes positives suivent Kia (20,5 %), DS (18,5 %), Dacia (14,1 %), Hyundai (13,3 %) et Toyota (0,7 %).

8,6 %

La hausse des ventes en Suède en mai. Les marchés majeurs suivants sont négatifs : France (- 10,1 %), Allemagne (- 10,2 %), Espagne (- 10,9 %), Italie (- 15,1 %), Royaume-Uni (- 20,6 %).

4 531 598

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 au cours du premier quinquamestre (- 12,9 % par rapport à la même période en 2021).

DIX MILLE TOURS

Circuit Paul Ricard

Le Castellet (Var), du 26 au 28 août 2022

Après Le Mans Classic viennent les Dix Mille Tours du Castellet. Le principe est peu ou prou le même. 350 voitures de course d'un âge respectable s'affrontent sur deux tracés différents durant le week-end indiqué. Le parcours dit "classique" retient une ligne de droite longue de 1,8 km, qui permet aux antagonistes les plus performantes d'évoluer à 300 km/h... Les plateaux réunissent GT, prototypes et voitures de tourisme, à la condition que tout ce beau monde soit né avant l'an 2000. 15 000 spectateurs sont attendus.

Programme et billetterie : www.peterauto.fr



MORGAN MATHURIN

OFF

MG



MG ne se refuse rien

La marque chinoise qui monte... Après trois SUV, un break et une berline compacte attendue sous peu, MG dévoile la maquette d'un roadster, digne héritier des décapotables que ce constructeur né britannique a signées dans le passé. Électrique comme le reste de la gamme. Lancement en 2024.

Cupra Tavascan : approuvé

À cette heure, l'objet n'existe que sous forme de concept-car, lequel vient, au demeurant, de repasser sur la planche à dessin. Il deviendra réalité en 2024. Le grand SUV Tavascan de série devrait conserver le module électrique de l'étude, composé de deux propulseurs et fort de 306 ch.

Dacia à fond sur le GPL

La marque roumaine a décidé de faire du GPL sa spécialité. Et ce n'est que le début. Ses dirigeants l'ont annoncé, Dacia rendra le GPL compatible avec la norme de dépollution Euro 7, qui sera mise en application à partir de 2025. Les motorisations concernées pourront être associées à une transmission automatisée.

OPEL ASTRA Hybride 180 ch Ultimate
PEUGEOT 308 PHEV 180 ch GT

Cousines trop germaines

Le style Opel a encore frappé : difficile de confondre esthétiquement la nouvelle Astra avec la Peugeot 308, bien qu'elles partagent plate-forme et motorisation. Reste à savoir ce qui distingue vraiment à l'usage ces fausses jumelles hybrides rechargeables.

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

Grande tradition de l'industrie automobile, le clonage existe depuis des décennies. Les britanniques en étaient les spécialistes dans les années 60, avant de passer la main aux géants américains, puis au groupe Volkswagen, souvent critiqué pour la trop grande proximité entre ses modèles et ceux de Seat ou Skoda. Avec la concentration de l'industrie automobile et l'électrification, parvenir à maintenir des identités de marques, malgré l'utilisation toujours plus massive de bases techniques communes, devient un enjeu majeur pour les constructeurs. Avec le rachat d'Opel, PSA a brillamment relevé le défi : difficile, en effet, de confondre un Crossland avec son cousin C3 Aircross, par exemple, ou un Grandland avec son frère jumeau 3008. Même la Corsa, conçue en un temps record sur la base de la 208, a su prendre son indépendance, tant du point de vue de l'esthétique que des sensations de conduite. Le groupe français semble ainsi même réussir là où Volkswagen trébuche. Mise au point elle aussi en peu de temps, la nouvelle Astra confirme le tir : avec ses angles très vifs, son capot plat et sa fameuse face avant Vizor inspirés des codes purement Opel, elle se différencie très nettement de la Peugeot 308. Pourtant, nos deux rivales partagent rigoureusement les mêmes proportions et les mêmes dimensions : seul un centimètre les sépare en longueur et elles affichent exactement les mêmes largeur et hauteur ! Sous le capot, c'est ➝

bonnet blanc et blanc bonnet : elles disposent toutes les deux du 1.6 associé à la boîte EAT8, dans laquelle vient se loger un moteur électrique alimenté par une batterie de 12,4 kWh. Il s'agit là du premier étage de l'hybridation rechargeable PSA, le seul auquel l'allemande a droit, la 308 se réservant la version 225 ch. Pour l'instant ! Ce "pot commun" de motorisation n'est plus une surprise. En revanche, l'écart de masse de seulement 9 kg qui sépare nos deux protagonistes sur notre balance a de quoi étonner. Une telle égalité est rarissime, surtout en considérant les possibles différences d'équipement. Décidément, ces deux-là ne sont pas cousines pour rien ! Nous les avons donc confrontées dans des définitions huppées : GT pour la Peugeot et Ultimate pour l'Opel, histoire de chercher et trouver la nuance.

SUR LA ROUTE

Sur sa Corsa et sur le Crossland, Opel a adopté des réglages de châssis typés plus sportifs, marqués par la fermeté des suspensions ainsi que par une direction moins assistée qu'à bord des productions Peugeot et Citroën équivalentes. Des partis pris pas toujours parfaitement exécutés, mais qui ont le mérite de dessiner un positionnement différent de la marque allemande. Rien de cela avec l'Astra. Certes, elle arbore un volant de taille conventionnelle et une position de conduite tout aussi traditionnelle, plutôt bien étudiée d'ailleurs. Toutefois, son châssis, qui mise avant tout sur le confort, ne se montre pas particulièrement aiguisé. L'Astra ne se désunit pas dans les virages, au contraire, mais elle ne suscite pas d'enthousiasme notable : sa direction, plutôt douce, n'apparaît pas spécialement communicative. Il faut dire que, sur ce point, c'est l'ensemble des productions PSA qui ont régressé depuis le lancement de l'actuelle 208. Dommage, car la 308 ayant elle-même mis de l'eau dans son vin, il y avait un terrain à conquérir.

Dès lors, quand le conducteur s'installe dans la française, seule son ergonomie singulière impose sa différence. Comme de coutume avec l'i-Cockpit Peugeot, il faut un peu plus de temps pour trouver ses marques, l'amplitude de réglage du volant étant nettement inférieure. En roulant, les différences s'estompent. Certes, le diamètre réduit du cerceau donne le sentiment d'une direction un peu plus directe, mais ce n'est qu'une impression. Confortable, agile, la Peugeot l'est indiscutablement, mais elle n'a plus rien de l'outil affûté de la génération précédente, surtout dans cette version hybride qui assagit encore son châssis, inévitablement plus lourd. En dépit de ses 180 ch, la motorisation préfère également ➔





OPEL ASTRA

❶ L'allemande n'a pas droit à une instrumentation numérique 3D, mais elle profite de graphismes plus simples. Sur cette finition haute Ultimate, elle dispose, contrairement à sa rivale, de l'affichage tête haute.

❷ Identique sur les deux modèles, la commande de transmission est toutefois placée à plat dans l'Opel.

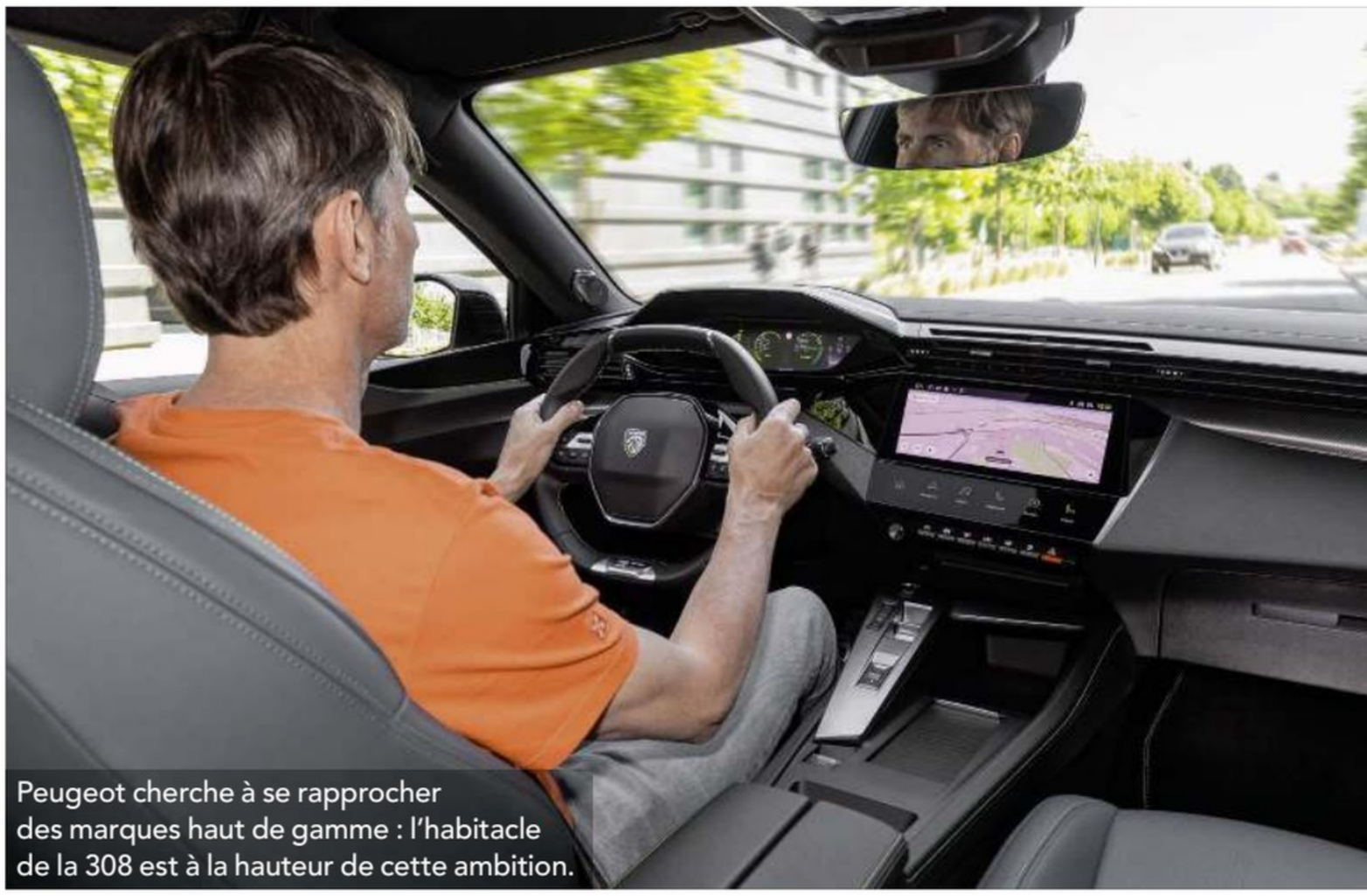


La finition de l'Astra apparaît un peu moins flatteuse que celle de la 308, notamment en raison des plastiques laqués plus fragiles.









Peugeot cherche à se rapprocher des marques haut de gamme : l'habitacle de la 308 est à la hauteur de cette ambition.

PEUGEOT 308

❶ La Lionne a prévu un rangement pour smartphone à portée de main du conducteur. On adopte très rapidement le réflexe de l'y déposer.

❷ La française a l'apanage de l'instrumentation 3D. En revanche, on doit, renoncer à disposer de l'affichage tête haute.



NOTRE OPEL REVENDIQUE QUATRE DIXIÈMES DE MIEUX AU 0 À 100 KM/H, MAIS AUSSI TROIS DIXIÈMES AU 1000 M D.A. •••







OPEL ASTRA

❶ L'habitabilité à l'arrière est exactement identique à celle de la 308, c'est-à-dire très moyenne.

❷ Contrairement à celui des versions thermiques, le coffre de l'Astra n'a ici plus rien à envier à celui de sa cousine.

❸ L'Opel fait appel à des boutons de raccourcis classiques pour son système multimédia.

OPEL ASTRA

PLUS
Silencieuse
Confort
Équipement généreux

—

MOINS
Habitabilité arrière
Volume de coffre limité
Détails de finition

le velouté grâce à une transmission douce, désormais parfaitement synchronisée avec les deux moteurs. Elle assure dans les deux cas une autonomie en mode électrique… strictement identique : le 4 cylindres reprend le relais au bout de 42 km selon nos mesures. Un chiffre rigoureusement dans la moyenne : seule la Mercedes Classe A fait mieux à la faveur de sa batterie plus imposante.

Nous avons tout de même relevé des différences en performances : notre Opel revendique, en effet, quatre dixièmes de mieux sur l'exercice du 0 à 100 km/h et encore trois dixièmes sur celui du 1 000 m départ arrêté., alors qu'elle était chaussée de jantes de 18 pouces, comme la Peugeot. Quoi qu'il en soit, nos deux rivales se révèlent parfaitement à la hauteur de la tâche sur route comme sur autoroute. Sur ce terrain, l'Astra fait toutefois valoir un silence de fonctionnement nettement plus marqué… qui lui permet de remporter à l'arraché cette première manche.

VIE À BORD

L'Opel comme la Peugeot jouent la carte de la technologie. Néanmoins, une fois passée l'impression tout aussi futuriste distillée par la planche de bord de la première, force est de

L'astra et la 308 ont pris le parti d'un capot long, quitte à perdre en habitabilité. Étonnant pour des tractions à moteur transversal.

constater qu'elle exécute une partition simplifiée par rapport à la 308. Son instrumentation numérique est plus classique. L'Astra fait aini appel à des boutons de menu de GPS traditionnels, quand la 308 a davantage le sens du spectacle, usant, voire abusant, d'effets 3D pour ses compteurs numériques et ses i-Toggles tactiles configurables. Cependant, il ne s'agit là que de détails superficiels. Derrière une graphie de menus différenciée, il s'agit rigoureusement du même système multimédia, moderne et connecté. L'allemande fait aussi valoir ses "vrais" boutons physiques de climatisation et sa vision tête haute projetée sur le pare-brise présente de série.

Mais la réelle différence se situe au chapitre finition : la Peugeot fait appel à des matériaux plus léchés.

Point question de reprendre les plastiques noirs laqués si faciles à rayer que l'Astra affectionne tant. Nous avons également eu le sentiment que les ajustements étaient mieux réalisés que dans l'Opel, dont la production vient, il est vrai, seulement de démarrer. Elles font aussi jeu égal en rangements : certes, l'allemande dispose d'un logement fermé, avec prise 12 V et ports USB ➔







PEUGEOT 308

❶ Malgré des dimensions en hausse, la 308 n'a pas beaucoup progressé en habitabilité arrière, l'un de ses points faibles.
❷ En version hybride, le coffre de la Peugeot perd 84 dm³. Une perte toutefois limitée grâce à l'utilisation d'une batterie compacte.
❸ Contrairement à l'Astra, la 308 s'offre des raccourcis tactiles et programmables.

PEUGEOT 308

PLUS
Confort de suspension
Finition valorisante
Agile pour une hybride

—

MOINS
Habitabilité arrière
Consommation
Rapport prix/équipement

L'avis de Camille Pinet

Les designers de l'Astra ont bien joué. Mais le style ne suffit pas à faire la personnalité d'une voiture.

55%
Quotient Émotionnel



L'ASTRA SURPREND AVEC SON TARIF SUPÉRIEUR DE 1 050 €, MAIS LA LISTE DE SES ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE COMPENSE LARGEMENT CE SURCOÛT •••

aisément accessibles sous son aérateur cyclope. Mais la Peugeot réplique par un emplacement situé à portée de main, et parfaitement étudié, pour smartphone.

Lorsqu'il s'agit de mesurer leur habitabilité, nos deux compactes retrouvent leurs habitudes mimétiques. Leurs coffres sont ainsi rigoureusement identiques et affichent exactement le même volume de 313 dm^3. Ici, c'est l'Astra qui y gagne, puisque ses versions thermiques souffrent de la comparaison avec la Peugeot. À l'arrière, l'impression est tout aussi mitigée dans les deux cas : l'espace aux jambes est limité et les passagers sont un peu trop à l'étroit dans l'une comme dans l'autre. Le prix à payer pour le choix d'un style "statutaire", qui passe apparemment obligatoirement par un long capot, inutile dans le cas de tractions à moteur transversal.

BUDGET

Devant un match si serré, nous comptions sur le chapitre budgétaire pour départager ces sœurs ennemies, et il y parvient parfaitement. Certes, l'Opel surprend en affichant un tarif supérieur de 1 050 €, mais la liste de ses équipements de série compense largement cette différence : elle intègre la conduite semi-autonome, la vision tête haute, le siège conducteur AGR électrique, la caméra 360° et, surtout, le toit ouvrant. Autant de raffinements qui exigent de passer à la finition GT Pack chez Peugeot (indisponible avec le PHEV 180 ch) ou de recourir à son catalogue d'options. Pour bien marquer le point, l'Astra est apparue sensiblement plus sobre, de 0,2 l/100 km en moyenne. En bonne allemande, c'est particulièrement sur autoroute qu'elle pousse son avantage, en réclamant 0,5 l/100 km de moins. Au prix actuel du carburant, voilà qui n'a rien d'anecdotique ! Reste que, dans un cas comme dans l'autre, il ne s'agit pas de voitures adaptées aux longs trajets répétés. Pour tirer parti de la technologie hybride rechargeable, rappelons que seul un usage quotidien en mode électrique avec possibilité de recharger à domicile ou au bureau est rentable. Toutes les



OPEL ASTRA
Hybride 180 ch Ultimate
PEUGEOT 308
PHEV 180 ch GT

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.

	Opel Astra	Peugeot 308
Moteur/Transmission		
Puissance cumulée	180 ch (1)	180 ch (1)
Couple maxi	250 Nm à 1750 tr/mn + 320 Nm (élec.) (2)	250 Nm à 1750 tr/mn + 320 Nm (élec.) (2)
Type	4 cyl. en ligne, essence	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm³/8 CV	1598 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/8
Batterie/capacité (brute)	lithium-ion/11,3 (12,4) kWh	lithium-ion/11,3 (12,4) kWh

(1) Puissance maxi : 150 ch à 5500 tr/mn (thermique) + 110 ch (électrique). (2) Couple cumulé : 360 Nm.

Châssis		
Diamètre de braquage	11 m	11 m
Pneumatiques	225/40 R 18	225/40 R 18
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,38/1,86/1,45/2,68 m	4,37/1,86/1,45/2,68 m
Poids/tractable freiné	1689/1450 kg	1680/1500 kg
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	28,9/7,8 s	29,2/8,2 s
90 à 130 km/h en Drive	7 s	7,2 s
Vitesse maxi	225 km/h	225 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/66 m	10/32/66 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	25 cm	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	145/141 cm	144/141 cm
Volume de coffre	313 dm³	313 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	42,8/65,2/67,2 dB	46,1/65,1/67,3 dB

LE BUDGET

Prix	**43700 €**	**42650 €**
Bonus écologique (CO_2)	0 € (27 g/km)	0 € (27 g/km)
Prix du modèle essayé (3)	44900 €	46100 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

(3) Bonus et options inclus.

Équipements communs
6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR, Bluetooth, caméra recul, chargeur induction, clim auto bizone, détecteurs pluie/luminosité, frein de parking auto, instrumentation numérique, jantes alliage 18 pouces, phares LED, régul./lim. de vitesse, rétros rab. élec., syst. multimédia avec écran tactile/GPS/prise USB/Apple CarPlay et Android Auto…

Options
Opel Astra : alarme (340 €), chargeur embarqué 7,4 kW (400 €), pare-brise chauffant (250 €), peinture métallisée (650 €), sellerie cuir (1200 €), système hi-fi (300 €).
Peugeot 308 : alarme (310 €), caméra 360° (500 €), chargeur 7,4 kW (400 €), conduite semi-autonome (200 €), pare-brise chauffant (200 €), peinture métallisée/nacrée (650/850 €), sellerie cuir (1700 €), siège élec. chauffant (1000 €), système hi-fi (850 €), toit ouvrant (1100 €).

Consommations		
Moyenne	7,2 l/100 km	7,4 l/100 km
Ville/route/autoroute (batterie vide)	8,2/6,4/6,9 l/100 km	8,3/6,5/7,4 l/100 km
Autonomie (électrique)/réservoir	555 (42) km/40 l	540 (42) km/40 l

Note EuroNCAP	**4 étoiles**	**4 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**	**France**



deux peuvent d'ailleurs bénéficier d'un chargeur de 7,4 kW, mais en option à 400 €. Un petit plus pas si courant parmi les hybrides rechargeables : il permet de réduire le temps de recharge à une heure et cinquante-cinq minutes contre huit heures sur une prise domestique classique. ■



LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

OPEL ASTRA

En matière de performances, prestations dynamiques et habitabilité, l'égalité est presque parfaite. Si l'Astra l'emporte, c'est uniquement grâce à son rapport prix/équipement plus favorable. De quoi regretter que l'allemande n'ait pas cherché à cultiver un peu plus sa différence, histoire de nourrir une diversité menacée au sein du groupe Stellantis.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

REN

ÉLECTRIQUE TE VOUS DEZ-VOUS ?

Le spécialiste de l'hybridation se lance enfin dans le 100 % électrique. Le premier SUV familial Toyota, au nom improbable, serait capable de parcourir plus de 450 km d'une traite dans sa version 4x4. Chiche ?

Par **Alan Froli** Photos **Arnaud Saunier**

Toyota est bien sûr réputé pour ses modèles hybrides. Non seulement il a été pionnier dans le domaine, mais sa gamme est désormais composée en grande partie de véhicules essence électrifiés, de la Yaris au RAV4, en passant bien sûr par la célèbre Prius, les deux derniers ayant même droit à des déclinaisons rechargeables. Pour autant, le constructeur japonais ne s'est pas lancé tête baissée dans le tout-électrique, préférant laisser ses concurrents américains, asiatiques et européens tenter l'aventure avant de s'engouffrer dans la brèche avec ce nouveau bZ4X. Un pari risqué ! Ford, Hyundai, Kia, Skoda, Volkswagen et d'autres sont déjà bien installés sur le marché des SUV familiaux à pile, avec des modèles à forte personnalité et surtout capables d'offrir d'excellentes prestations routières. Sans oublier les marques de luxe allemandes. De fait, que peut apporter Toyota, hormis son image solide et sa réputation de fiabilité ? Des performances élevées ? Pas vraiment. Avec 204 ch en version traction, et 218 ch dans cette déclinaison 4x4 pourvue d'un moteur par essieu, ce bZ4X n'affole pas les chronos, sachant que la concurrence propose 300 ch, voire davantage, et ce pour un tarif proche. Cela dit, dans l'absolu, pas besoin de plus : la sensation de





LA CONSOMMATION, DANS LA MOYENNE, NE LAISSE PAS ESPÉRER PLUS DE 350 KM SANS RAVITAILLER •••



Le dessin épuré de la planche de bord ne manque pas de charme, l'écran central XXL est lisible et l'habillage en tissu réchauffe l'ambiance. Hélas, les plastiques des parties basses détonnent.



❶ L'ordinateur de bord est assez complet, mais la taille réduite de l'écran ne facilite pas la lecture des informations et les possibilités d'affichage sont restreintes. ❷ Le sélecteur de vitesse rotatif se montre facile à utiliser, agréable et réactif.



poussée est largement suffisante. Et le Toyota ne donne jamais l'impression de manquer de jus, même avec toutes les places occupées et le coffre chargé. Une autonomie record ? Espérons-le ! Mais cela dépendra de la consommation d'électricité, car la capacité de batterie brute n'a rien d'exceptionnel : 71,4 kWh, contre 76 kWh pour une Ford Mustang Mach-e d'entrée de gamme et 82 kWh pour un Skoda Enyaq. En outre, le Toyota ne se montre hélas pas plus économe que les copains : en attendant nos mesures sur notre base de Montlhéry, l'ordinateur de bord indiquait environ 19,5 kWh/100 km sur un parcours peu exigeant, réalisé en grande partie en ville et sur route à moins de 70 km/h, les pointes à 130 km/h sur autoroute étant restées rares. Une consommation dans la moyenne qui ne laisse pas espérer plus de 350 km sans ravitailler. Et sur les grands axes, plus énergivores pour les électriques, surtout quand ce sont des SUV, ce sera forcément moins. La promesse de départ des 400 km non-stop s'éloigne… ➔

Cela annonce des arrêts fréquents, qui peuvent se limiter à une demi-heure environ pour une charge à 80 %, la puissance maxi autorisée sur borne rapide n'excédant pas 150 kW. Là encore, certains rivaux font mieux : en supportant 239 kW, les cousins Kia EV6 et Hyundai Ioniq 5 peuvent repartir au bout de vingt minutes.

Nous reprocherons aussi au SUV Toyota de ne pas disposer de planificateur de trajet intégré.

Ses plus sérieux adversaires s'avèrent plus pratiques en proposant ce fameux système qui suggère les ravitaillements en des points stratégiques et pendant des durées bien précises, histoire de perdre le moins de temps possible. Pour en finir avec l'épineux sujet des branchements, dans un premier temps, le bZ4X est limité à 6,6 kW en courant alternatif. Si cela ne change pas grand-chose à la maison, les temps de charge sur les nombreuses bornes publiques (centres-villes et zones commerciales, entre autres) réclameront une bonne dose de patience. Si vous pouvez reporter l'acquisition de ce SUV, sachez que les versions avec chargeurs embarqués de 11 kW devraient arriver à la fin de l'année… À ce stade, il y a de quoi faire la moue. Malheureusement, le bilan est également assez mitigé dans les autres domaines, notamment celui de la conduite. Le japonais a certes des arguments, au premier rang desquels un haut niveau de confort, grâce à des sièges aussi moelleux qu'enveloppants et surtout à une suspension souple qui garantit

LE BZ4X MANQUE LÉGÈREMENT D'ATTAQUE À LA PÉDALE DE FREIN. QU'ON SE LE DISE, IL S'APPRÉCIE SURTOUT À ALLURE COOL ●●●



En attendant l'augmentation de la puissance du chargeur embarqué de 6,6 à 11 kW, les ravitaillements sur les prises publiques en courant alternatif sont longs. Et comptez une demi-heure sur les bornes rapides en courant continu : correct, sans plus.

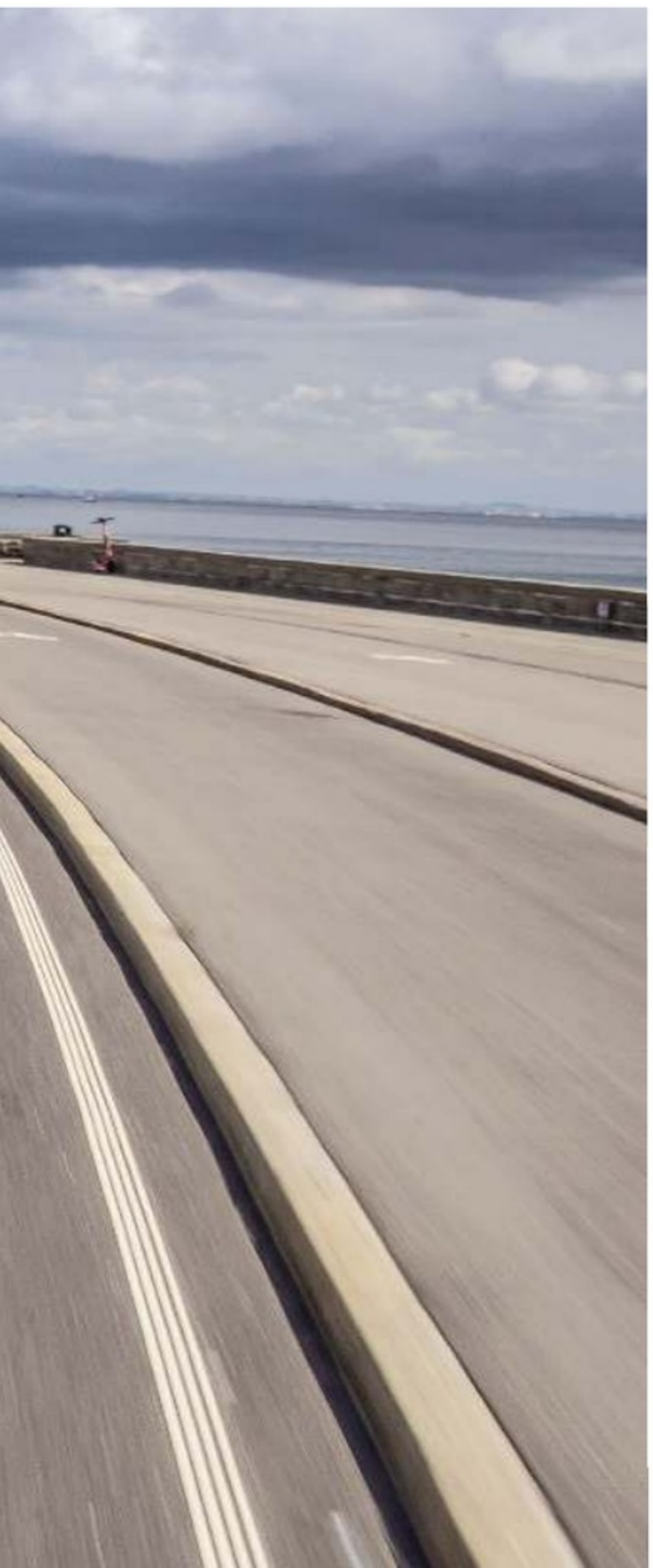


Dans les virages, le bZ4X engage correctement et se montre stable. Mais les prises de roulis marquées et le train avant placide gâchent un peu la fête.

une belle douceur sur les grosses irrégularités. Mais des bruits d'air importants troublent les voyages au-dessus de 100 km/h. Et si dans les virages, le comportement routier apparaît sécurisant avec un train arrière stable, les prises de roulis marquées nuisent à la réactivité et à la précision d'engagement de l'avant. Surtout, il manque légèrement d'attaque à la pédale de frein. Qu'on se le dise, le bZ4X s'apprécie surtout à allure cool. Il y a encore à redire : la direction est un peu lourde à basse vitesse, la visibilité vers l'arrière médiocre et la récupération d'énergie à la décélération insuffisante pour permettre de conduire uniquement avec la pédale d'accélérateur. Enfin, comme chez Peugeot, l'instrumentation de bord numérique a été positionnée en hauteur, mais pas assez. Du coup, la jante du volant a tendance à masquer une partie des informations, du moins pour ceux qui placent l'assise au plus bas. Au chapitre vie à bord, le le bZ4X souffle le chaud et le froid. Les passagers arrière disposent d'un espace aux jambes royal, de dossiers inclinables, d'aérateurs et même de sièges chauffants. Mais l'unique plafonnier risque de créer quelques tensions entre ceux qui veulent bouquiner et ceux qui souhaitent se reposer. Un mot sur le sens pratique attendu d'un SUV familial : les rangements sont grands au niveau des portes et de la console centrale, mais Toyota a tout simplement fait l'impasse sur la boîte à gants. Finalement, seule la dotation de série ne prête pas le flanc à la critique, puisque toutes les assistances à la conduite permettant une conduite semi-autonome de niveau 2 sont fournies. Le conducteur profite aussi de petites attentions bien vues comme l'accès mains-libres, la caméra 360°, une commande vocale moderne et les projecteurs à LED adaptatifs, entre autres. Ah, si : le toit est vitré mais pas ouvrant, la sono JBL manque de puissance et de finesse, et seul le siège conducteur est électrique. Décidément… ■

PLUS
Confort
Habitabilité
Dotation de série

MOINS
Capacité de batterie juste
Peu d'aspects pratiques
Comportement placide





❶ Comme la plupart des modèles électriques, le bZ4X dispose d'un plancher plat qui permet de voyager confortablement à trois. L'espace aux genoux est géant. Dommage qu'on ne puisse pas glisser les pieds sous les sièges avant, faute de place. ❷ Le plancher aligné avec le seuil facilite les chargements, mais les plastiques des parois se rayent aisément. Le volume de coffre annoncé (441 dm³) est dans la moyenne.



TOYOTA BZ4X
AWD 218 ch Origin Exclusive
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	218 ch
Couple maxi	■	337 Nm
Type		synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale		4 CV
Transmission		intégrale
Boîte / nombre de rapports		réducteur / 1
Batterie / capacité	■	lithium-ion / 71,4 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,2 m
Pneumatiques		235/60 R 18
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,69 / 1,86 / 1,65 / 2,85 m
Poids / tractable freiné		1 985 kg / NC
Performances		
0 à 100 km/h	■	6,9 s
Vitesse maxi	■	160 km/h
Coffre		
Volume	■	441 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**57 000 €**(1)
Bonus écologique (CO_2)	■	1 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé		56 700 €(2)
Garantie	■	3 ans ou 100 000 km(3)

(1) Estimation *L'Auto-Journal*. (2) Bonus et options inclus.
(3) Batterie garantie 8 ans.

Équipements de série ■
7 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL active, appel d'urgence automatique, Bluetooth, caméra de recul, chargeur de smartphone à induction, conduite semi-autonome de niveau 2, ESP, freinage automatique d'urgence, instrumentation numérique, jantes aluminium 18 pouces, lecture des panneaux, phares LED adaptatifs, régulateur de vitesse adaptatif, sièges AV/AR chauffants, système multimédia avec écran tactile 12,3 pouces/ GPS/Apple CarPlay et Android Auto/système audio JBL, toit vitré…

Options
Informations non communiquées.

Consommation		
Mixte	■	16,4 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■	457 km
Chargeur AC / DC	■	6,6 / 150 kW
Temps de charge secteur 1,8 / 7,4 / 100 kW	■	39 h / 10 h 30 / 30 mn (80 %)
Note EuroNCAP		**en cours**
Pays de fabrication		**Japon**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★☆☆

Le bilan peut paraître sévère, mais pour le premier SUV électrique Toyota, nous attendions mieux. Confortable, spacieux, bien équipé, le bZ4X réalise un travail honnête. Mais en matière d'autonomie et de capacité de recharge, il ne fait pas mieux que ses rivaux. Et manque d'aspects pratiques.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LE CONFORT COMME CREDO

La nouvelle C5 X dispose d'une gamme de moteurs simplifiée. Après l'hybride rechargeable de 225 ch et le "petit" essence de 130 ch, prise en main de la version 180 ch. Mais quelle que soit sa motorisation, la grande Citroën met toujours en avant le confort.

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

L'avis d'Arthur Matal



Parfaite pour rouler cool ! Mais son style très original l'est un peu trop pour moi… Et je préfère la Peugeot 508, plus sympa à conduire.

50% *Quotient Émotionnel*

ESSENCE À TOUT PRIX

Surtout pensée pour le marché chinois, la C5 X fait l'impasse sur le diesel, quitte à se priver de la clientèle des gros rouleurs. Si le PureTech 130 ch suffit dans la plupart des cas, notre 180 ch – tirés d'un 4 cylindres – offre une rondeur plus agréable. Les performances sont intéressantes grâce au poids mesuré de l'ensemble (1 491 kg sur notre balance), quand la moyenne de la catégorie est supérieure d'une soixantaine de kilos. Cette masse raisonnable permet aussi de contenir la consommation : 7,2 l/100 km "seulement", soit un demi-litre de moins que ses concurrentes.

ORIGINALITÉ ASSUMÉE

Le style est clivant, mais Citroën prend le parti de ne pas calquer sa stratégie sur celles, plus traditionalistes, de ses rivales. Les berlines souffrant de la comparaison avec les SUV, la marque française tente un compromis stylistique entre les deux, plutôt dans l'air du temps. Cette C5 X met aussi un peu de côté la précision de conduite et offre une expérience au volant très apaisée. Trop sans doute pour certains. Parfaite sur longs parcours, elle frustrera les conducteurs dynamiques. Les autres seront aux anges.



PAS TOUT À FAIT PREMIUM

Haut de gamme de la marque, cette C5 X se révèle plutôt conservatrice à l'intérieur, à l'inverse de sa carrosserie, très originale. La position de conduite est plaisante, tout comme l'ergonomie. Ici, pas de problèmes de visibilité de l'instrumentation de bord (contrairement à certaines cousines Peugeot), et l'écran central offre aussi une certaine facilité d'utilisation. Citroën a conservé des touches physiques, plus pratiques pour régler la climatisation : appréciable. Reste la qualité des plastiques, moyenne vu le tarif affiché par la finition haute Shine Pack.

MODE PULLMAN

Limité en version hybride, le volume de coffre des C5 X thermiques est beaucoup plus généreux avec 521 dm³ (+76 dm³). En revanche, l'habitacle souffre un peu d'une largeur aux coudes en retrait, comme sur toutes les cousines empruntant la plate-forme EMP2. À l'arrière, les passagers ne se plaindront pas de l'espace aux jambes, et encore moins du confort d'amortissement. En effet, le système de doubles butées hydrauliques progressives, non pilotées sur les modèles thermiques, assurent un moelleux particulièrement agréable.

BOÎTE SANS MALICE

La transmission automatique EAT8, la seule proposée sur la grande Citroën, contribue, elle aussi, à consommer le moins possible grâce à sa gestion très "éco". En revanche, l'agrément est en retrait quand le conducteur sollicite davantage sa monture. Si le châssis souple ne pousse pas à trop hausser le rythme, la gestion de la transmission, peu réactive, n'améliore pas le tableau. Manquant d'à-propos, cette boîte impose une conduite coulée pour en tirer la quintessence.

CITROËN C5 X PureTech 180 ch EAT8 Shine 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	■ 180 ch à 5 500 tr/mn
Couple	■ 250 Nm à 1 650 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1 598 cm³/10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,7 m
Pneumatiques	205/55 R 19
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,81/1,82/1,49/2,79 m
Poids/tractable freiné	1 491/1 600 kg
Performances	
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 30/9 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 7,4 s
Vitesse maxi	■ 230 km/h (1)
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/65 m
	(1) Donnée constructeur.
Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	■ 32 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/143 cm
Volume de coffre	■ 521 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**45 000 €**
Malus écologique (CO_2)	■	740 € (147 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		47 540 €
Garantie	■	2 ans, km illimité
		(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès/dém. sans clé, caméra de recul, charg. induction, clim auto, conduite semi-autonome, Drive Assist Plus, ESP, freinage auto anticollision, hayon élec, jantes alliage 18 pouces, lecture panneaux, phares Matrix LED, régulateur adaptatif, sellerie cuir, sièges chauff., surveillance angles morts, système multimédia avec écran tactile 12 pouces/GPS/Android Auto/Apple CarPlay, volant multifonction…

Options
Barres de toit (200 €), hi-fi (500 €), peinture métallisée (720 €), toit noir/ouvrant (300/1 300 €)…

Consommations		
Moyenne	■	7,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	■	8,1/7/6,4 l/100 km
Autonomie/réservoir	■	736 km/53 l

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

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

La C5 X de 180 ch est une excellente routière. Son moteur a plus de punch que le 3 cylindres et le confort haut dessus du lot est bien là. Mais le dynamisme en retrait frustrera les conducteurs actifs. Mi-berline mi-SUV, la Citroën se déguste à un train de sénateur. Alors, pourquoi dépenser 4000 € de plus ? On cherche…

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

Existe aussi en “vert”…

Apparu en 2019, le Juke deuxième génération se modernise. Pour répondre aux nouvelles normes antipollution, il passe à l’hybride. Nissan le propose avec une motorisation essence et électrique de 143 ch. Celle de son cousin français, le Renault Captur.

Par **Charles Thouluc** Photos **Nicolas Soler**

Précurseur dès 2010 sur le marché du 100 % électrique, Nissan avait placé son pion Leaf bien avant d'autres. Mais depuis, c'est un peu la panne de courant : excepté le Qashqai Mild Hybrid, c'est le calme plat. Plus pour très longtemps. Le japonais a lui aussi annoncé "son offensive électrique" de grande ampleur. Dès cet été, le Qashqai, SUV star des ventes Nissan, recevra une motorisation hybride inédite. Baptisée e-Power, elle comprend une machine électrique de 140 kW, un onduleur et un groupe électrogène. Cette technologie équipera également le X-Trail un peu plus tard. Juillet verra aussi l'arrivée sur nos routes de l'Ariya, premier SUV Nissan 100 % électrique. En attendant, c'est au petit Juke deuxième du nom d'ouvrir le bal et d'inaugurer un ensemble hybride, lui qui, depuis sa sortie il y a trois ans, n'était disponible qu'avec le 3 cylindres 1.0 essence de 114 ch. Cette mécanique, il n'est pas allé la chercher loin : c'est le moteur E-Tech hybride du Renault Captur, son cousin français. L'ensemble se compose du 1.6 essence de 94 ch d'origine… Nissan et d'un moteur électrique de 36 kW (49 ch), lui aussi japonais. À ces



1



2


Le style vieillit bien. Dans cette finition N-Design, le Juke est particulièrement bien équipé.



EN ÉLECTRIQUE, LE JUKE PEUT ROULER JUSQU'À 55 KM/H. AU-DELÀ, LES 92 CH DU 1.6 ESSENCE SE RÉVEILLENT ●●●



❶ À la place du compte-tours *(à gauche)*, la version hybride affiche un indicateur de puissance électrique. Au centre, un écran 7 pouces permet de faire dérouler plusieurs menus, dont celui des flux d'énergie. ❷ Une pression sur le bouton "e-Pedal" (sur la console centrale) augmente le frein moteur à la décélération. On peut alors presque se passer de la pédale de frein. ❸ D'origine Renault, la boîte auto compte quatre rapports, plus deux vitesses dans le bloc électrique.



❸



deux éléments, Renault a ajouté un alterno-démarreur de 15 kW (20 ch), alimenté par une batterie d'une capacité de 1,2 kWh. Le tout est épaulé par une innovante boîte de vitesses à crabots, développée par Renault, qui se passe d'embrayage. Elle ne compte que quatre rapports auxquels s'ajoutent deux démultiplications pour le bloc électrique. Vous suivez ? Pas facile de comprendre la circulation de l'électricité et du carburant dans cette "usine à gaz". Heureusement, l'animation qui s'affiche sur l'écran 7 pouces de l'instrumentation de bord permet de connaître l'énergie utilisée : électrique, thermique ou les deux à la fois. À la conduite, tout est tellement fluide et transparent qu'il n'est pas toujours évident pour le conducteur de le savoir.

Excepté lors des franches accélérations, où le 4 cylindres donne de la voix, cet ensemble mécanique fait preuve d'une grande discrétion.

C'est évidemment encore plus vrai en mode électrique. Avec cette énergie, le Juke peut rouler jusqu'à 55 km/h environ suivant la configuration de la route. Au-delà, les 94 ch du 1.6 essence se réveillent. Pleins d'entrain, ils permettent de hausser le rythme, toujours avec une remarquable sobriété. À la fin de notre essai, effectué sur un parcours varié en région parisienne, l'ordinateur de bord indiquait une consommation moyenne de 6,2 l/100 km, et ➔

Agile et prévenant, le comportement participe au bon agrément de conduite.



❶ L'accès à bord est facile et deux adultes seront à l'aise. L'espace aux jambes est correct. ❷ Par rapport à la version essence, le coffre perd 68 dm³ à cause des batteries sous le plancher. Celui-ci est 6 cm plus haut. Heureusement, le volume reste convenable (354 dm³).



LE JUKE SE MONTRE PLAISANT À CONDUIRE, MAIS IL N'EST PAS LE PLUS CONFORTABLE DE SA CLASSE À BASSE VITESSE •••

même 4,4 l/100 km seulement sur des petites départementales ! Pour y parvenir, il faut toutefois sélectionner le mode Eco, sur les trois disponibles (avec Normal et Sport), couper la climatisation, user du mode e-Pedal Step, qui consiste à augmenter singulièrement la régénération au freinage, et conduire ainsi uniquement avec la pédale d'accélérateur pour accélérer et freiner. Ce dispositif sollicite davantage la batterie et optimise sa recharge au bénéfice d'une diminution de la consommation. En tout cas, cet appétit reste contenu pour un véhicule de 143 ch et 1 335 kg. Un poids lui aussi raisonnable qui sert la conduite. Agile dans les changements de direction, bien maintenu dans les virages, peu sujet aux prises de roulis excessives, le Juke se montre toujours aussi plaisant à conduire. Mais il n'est pas le plus confortable de sa classe à basse vitesse. Merci aux jantes 19 pouces de série enveloppées de pneus taille basse 225/45 et aux suspensions peu conciliantes sur les bosses. Heureusement, dès que l'allure augmente, l'amortissement s'améliore. Les passagers ressentent moins de trépidations lorsque la voiture passe sur des déformations de la chaussée. À l'arrière, ils profitent également d'un espace correct pour installer leurs jambes, et ce malgré l'absence de banquette coulissante. Ils peuvent emporter





Moteur 1.6 essence et bloc électrique sont regroupés dans le compartiment avant. Seule la batterie (1,2 kWh) est située sous le plancher du coffre.



Les sièges, avec appuie-tête intégrés, affichent un look sportif. Mais leur maintien n'est pas optimal.

leurs bagages dans le coffre, doté d'une capacité de chargement acceptable (354 dm³), en dépit d'une baisse de 68 dm³ à cause des batteries. Bien conçu et facile d'accès, il est équipé, de série, d'un plancher amovible qui permet de le rendre affleurant au seuil en position haute. Le chargement d'objets lourds est ainsi facilité et on bénéficie d'une surface plane une fois les dossiers de la banquette rabattus. Cela à condition de se contenter d'un kit anticrevaison ; avec l'option roue de secours (150 €), le plancher reste fixe sur cette version hybride.

PLUS
Mécanique douce et économe
Comportement plaisant
Aides à la conduite

MOINS
Confort à basse vitesse
Boîte lente
Infodivertissement dépassé

Original à l'extérieur, le style sort aussi de l'ordinaire à l'intérieur, notamment dans cette finition haute N-Design. Qualité des matériaux, soin et précision dans les assemblages sont au rendez-vous à bord. En revanche, les rangements sont petits (boîte à gants, bac de porte) et pas assez nombreux. Autre grief : par beau temps, le haut de la planche de bord se reflète dans le pare-brise et perturbe la visibilité du conducteur, en particulier en ville. Déroutant pour un SUV plutôt urbain… Mais le plus surprenant, et décevant, c'est la politique de Nissan en matière de rapport prix/équipement. Nous n'étions pas habitués à cela. Certes, cette mécanique hybride est un petit bijou technologique qui a fait l'objet de nombreux brevets, mais c'est un investissement commun au sein de l'Alliance Renault-Nissan. Et le Juke est également bien doté en équipements de sécurité : l'aide au maintien dans la voie, la lecture des panneaux et le régulateur de vitesse sont de série sur toutes les versions. Mais sur cette finition haut de gamme N-Design, la navigation impose de rajouter 500 € ! Sur un Juke à 34 100 €, c'est fort de café. En prime, l'interface et le logiciel sont dépassés. En guise de "consolation", Nissan garantit son Juke trois ans, contre deux ans pour la plupart des concurrents. ■

NISSAN JUKE
Hybrid 143 ch N-Design
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 143 ch (1) à 6 000 tr/mn
Couple maxi	■ 148 Nm à 3 600 tr/mn (thermique) + 205 et 50 Nm (élec.)
Type	4 cyl. en ligne 16 S, ess.
Cylindrée / puissance fiscale	1 598 cm³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	auto / 4 (+ 2 vitesses électriques)
Batterie / capacité	■ lithium-ion / 1,2 kWh

(1) 94 ch à 5 600 tr/mn + 49 et 20 ch élec.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10 m
Pneumatiques	225/45 R 19

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,21 / 1,80 / 1,60 / 2,63 m
Poids / tractable freiné	1 335 / 750 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 10,1 s
Vitesse maxi	■ 166 km/h

Coffre	
Volume de coffre	■ 354 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 34 100 €
Malus écologique (CO_2)	■ 0 € (117 g)
Prix du modèle essayé (2)	36 300 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km (3)

(2) Malus et options inclus. (3) Système électrique garanti 5 ans.

Équipements de série ■
6 airbags, accès et dém. mains-libres, aide au maintien dans la voie, aide parking AV/AR + cam. de recul, antibrouillards LED, banquette rabattable 1/3-2/3, Bluetooth, clim auto, détecteurs pluie/luminosité + gestion codes/phares auto, détecteurs d'angles morts, ESP, fixations Isofix, freinage auto d'urgence et détection piétons, jantes alu 19 pouces, lecture des panneaux, phares LED, régul./limit. vitesse, rétros élec. et rabatt. électriquement, syst. multimédia avec écran tactile 8 pouces/Apple CarPlay et Android Auto/radio + prise USB, vitres élec., volant en cuir multifonction réglable en hauteur et en profondeur…

Options
GPS (500 €), pack Techno (AFIL + alerte anticollision AR + conduite semi-autonome de niveau 2 + caméra 360° + régulateur de vitesse adaptatif + surveillance des angles morts + hi-fi Bose… : 1 500 €), peinture métall. spéciale (200 €), roue de secours (150 €).

Consommation	
Mixte	■ 5,2 l/100 km
Réservoir	■ 46 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Royaume-Uni**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

En se convertissant à l'hybride, le pionnier des SUV urbains se relance avec brio. Agréable à conduire, sobre, il dispose aussi des aides à la conduite dernier cri. Et son style haut en couleur le distingue. Hélas, son système d'infodivertissement est déjà vieillissant et des lacunes en équipement déçoivent. Surtout à ce prix !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

TOYOTA AYGO X 1.0 VVT-i 72 ch Collection
RENAULT TWINGO SCe 65 ch Équilibre

Expertes urbaines

L'automobile en ville, ce n'est pas encore tout à fait fini ! Et pour en profiter, la maniabilité et le petit gabarit des minicitadines comme la nouvelle Aygo X ou la Twingo sont des cartes maîtresses. Laquelle a le plus beau jeu, et qu'en est-il lorsqu'elles sortent de leur zone de confort ?

Par **Arthur Matal** Photos **Yann Lefebvre**



La planche de bord de l'Aygo X est moderne et originale. Les plastiques durs dominent, mais leurs assemblages sont précis.





TOYOTA AYGO X

❶ Le petit combiné d'instruments mêle un classique compteur à aiguille et un écran paramétrable, intégrant les infos d'aide à la conduite. ❷ L'écran central de 9 pouces est facile de prise en main, d'autant que subsistent des commandes physiques pour la clim.

La Twingo est un mythe. Comment ça, j'exagère ? Apparue au Mondial de l'automobile 1992, la première du nom n'a pris sa retraite qu'en 2007, après plus de 2,6 millions d'exemplaires vendus. Les secrets de sa longévité ? Sa modularité astucieuse et son habitabilité XL dans un gabarit XS, inédites à l'époque. Un modèle qui a fait date chez Renault et surtout dans le cœur de ceux qui en ont possédé une. La deuxième génération (de 2007 à 2014), plus routière, perdit un peu de malice sans être une déception commerciale. L'actuelle, apparue il y a huit ans (déjà !), a été conçue en partenariat avec Smart, sur la même plate-forme que la Forfour. De fait, le moteur est positionné à l'arrière et, pour la première fois, elle dispose de portes arrière. Elle est aujourd'hui la seule minicitadine du marché français dans le Top 10 des ventes, avec 29 000 exemplaires. Dans le même temps, la Toyota Aygo ne s'est écoulée qu'à 13 700 exemplaires. Mais cela pourrait bien évoluer. Le constructeur japonais la revoit en profondeur et ajoute un "X" à son petit nom. Mi-citadine mi-SUV, l'Aygo X dévie légèrement de son postulat d'origine pour tenter de séduire une clientèle de plus en plus friande de conduite "surélevée". Face à cette proposition dans l'air du temps, la Twingo, pure urbaine, a-t-elle encore une chance de demeurer la reine des petites rues ? En route pour le découvrir.

SUR LA ROUTE

L'Aygo X (prononcez "Cross", mais ne me demandez pas pourquoi) dispose d'une position de conduite surélevée de 55 mm, comparée à sa devancière. Mais attention, si elle repose sur la plate-forme de la très réussie Yaris, elle n'a rien d'un SUV pour autant, et certainement pas la garde au sol (146 mm). Sa bouille sympathique ne peut pas non plus camoufler son gabarit plus imposant (8 cm de plus en largeur que la Twingo), qui lui offre une meilleure assise sur la route. Les sensations sont en effet plus proches de celles que l'on a au volant de l'actuelle Yaris que de la précédente Aygo. Les progrès en matière de comportement routier sont tangibles, et cela confère beaucoup d'assurance à la "petite" Toyota. Les mouvements de caisse sont bien maîtrisés, tout en ménageant un confort très correct. Pourtant, notre finition haut de gamme Collection se pare, de série, de roues de 18 pouces, assez inédites pour une citadine. Mais les flancs des pneus, suffisamment hauts, profitent au look sans pénaliser le confort. Espérons toutefois que ces gommes, fournies par Falken et dont la taille est très peu diffusée, ne seront pas trop onéreuses au moment de leur remplacement. Attention, en revanche, aux distances de freinage, qui sont légèrement en dessous de la moyenne.

La motorisation, à savoir le trois cylindres développant 72 ch, est reprise sans modification de la précédente Aygo. C'est pour le moment la seule disponible, il faudra donc s'en contenter. Pas dénué de caractère, ce moteur réalise néanmoins des performances modestes. Suffisantes dans l'absolu en ville, elles deviennent un peu justes sur route, et le conducteur devra solliciter l'ensemble moteur-boîte ➛



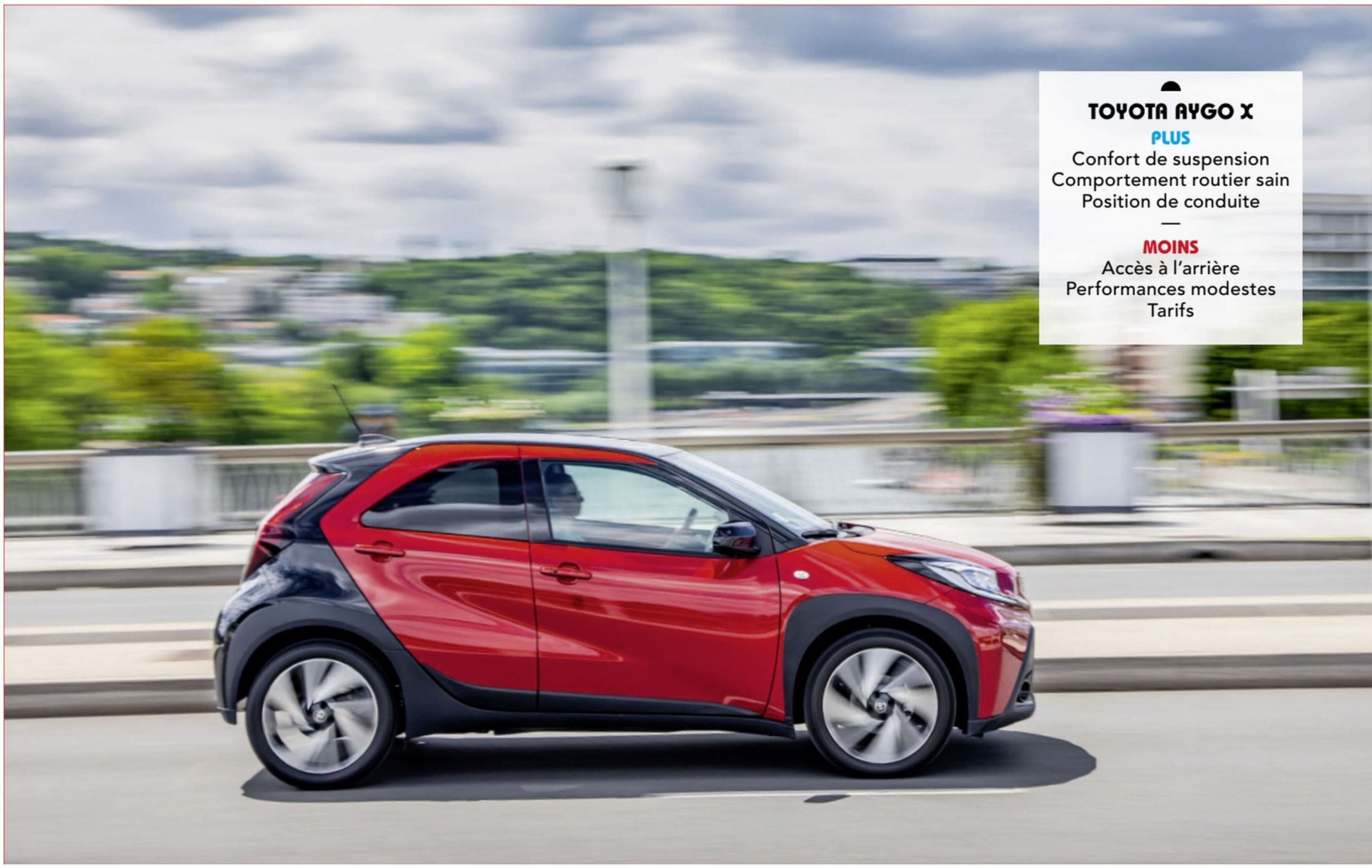
La planche de bord dégage une belle visibilité, et son dessin n'a pas trop vieilli.



RENAULT TWINGO

❶ L'afficheur du compteur est plus "à l'ancienne" que celui de sa rivale. ❷ Toutes les Twingo disposent désormais de l'écran Easy Link 7 pouces. Parfait pour profiter des applications de navigation des smartphones.





TOYOTA AYGO X

PLUS
Confort de suspension
Comportement routier sain
Position de conduite

—

MOINS
Accès à l'arrière
Performances modestes
Tarifs



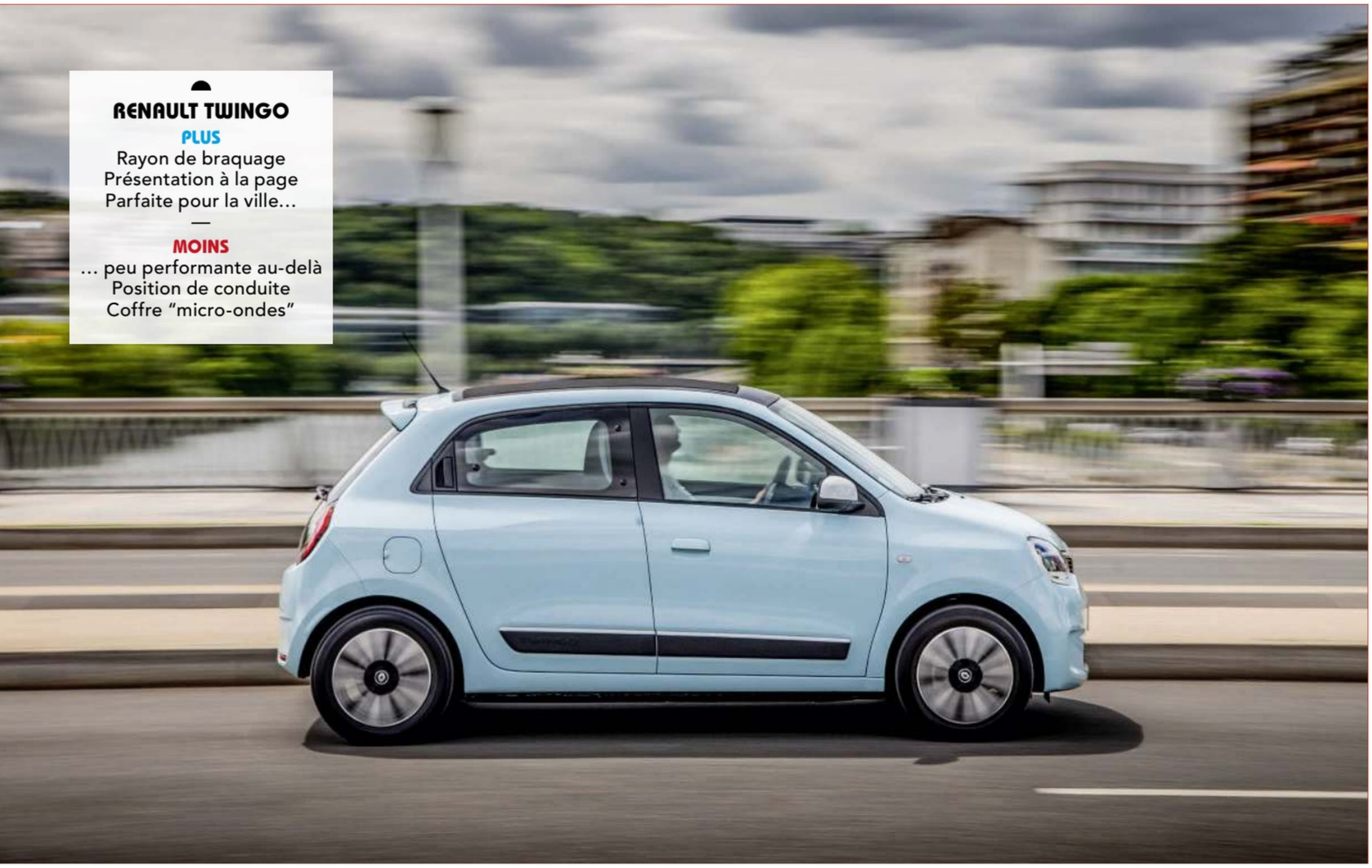






TOYOTA AYGO X
❶ Le coffre est plus grand que celui de la Twingo, mais aussi de la majorité des concurrentes. ❷ L'espace entre les sièges avant et arrière est juste correct, et l'accès à l'arrière reste malaisé. ❸ Notre version Collection profitait d'une originale monte de 18 pouces. ❹ Comme sur la Twingo, l'utilisation très intense du levier de vitesses n'est pas une option.

sans ménagement pour se tirer honorablement de certaines situations. Heureusement, la commande de boîte, plutôt douce, facilite les nombreux passages de vitesses imposés. Le tout en conservant un volume sonore raisonnable, ce qui n'est pas le cas à bord de la Twingo, qui pèche côté insonorisation. La mécanique Renault, également à trois cylindres, se révèle plus bruyante, surtout sur autoroute, avec un volume sonore de 73,3 dB contre 71,4 dB pour la Toyota. Ce moteur, pourvu d'un filtre à particules qui fait perdre 10 ch, est de surcroît moins performant que son rival. Davantage que les accélérations, poussives, ce sont les reprises qui posent problème hors des agglomérations. Le moteur semble complètement muselé par ce fameux filtre à particules, dont la présence est définitivement cruelle pour les petites cylindrées. En revanche, ce grief ne retire rien à l'excellente maniabilité de la Twingo. Située à l'arrière, la mécanique libère, en effet, le train avant et permet d'avoir un diamètre de braquage record. Avec une mesure de 9,90 m, l'Aygo X est déjà plutôt à l'aise, mais avec ses 9,10 m, la Twingo, elle, vire carrément sur place. Cette maniabilité,



RENAULT TWINGO

PLUS

Rayon de braquage
Présentation à la page
Parfaite pour la ville…

MOINS

… peu performante au-delà
Position de conduite
Coffre “micro-ondes”

associée à une direction très assistée, donne à la Renault des qualités de funambule dans les ruelles, façon… Smart, une référence du genre. Hélas, il n’en va pas de même sur la route. La direction pèche alors par son ressenti, et l’absence de poids sur nez n’offre pas, peut-être à tort, la sensation d’un train avant mordant. Reste que la mécanique ne permet pas de sonder facilement les limites du châssis. Propulsion sur le papier, donc gage en principe d’un comportement joueur et plaisant, la Twingo est cadenassée dès les plus basses vitesses par un ESP intrusif, qui ne permet pas aux petits malins de faire glisser le train arrière, sur chaussée humide s’entend. En résumé, très à l’aise en agglomération, la Twingo domine sur ce terrain. Pour tout le reste, l’Aygo X lui est supérieure.

VIE À BORD

Là aussi, les propositions diffèrent légèrement. Le gabarit plus imposant de la Toyota permet de ménager, dans l’ensemble, une meilleure habitabilité, la largeur aux coudes étant nettement plus généreuse qu’à bord de la Renault. Mais d’un autre côté, l’empattement supérieur de ➛





RENAULT TWINGO

❶ Les places arrière ne sont pas très généreuses en largeur et les vitres s’entrebâillent à peine. ❷ Avec 205 dm³ (225 dossier redressé), le coffre est riquiqui. La présence du moteur en dessous y laisse une chaleur résiduelle. ❸ La commande de boîte ne déçoit pas. Heureusement, car son utilisation est fréquente pour relancer. ❹ Comme une vraie voiture de sport, la Twingo reçoit une monte de pneus distincte à l’avant et à l’arrière.







L'avis d'Arthur Matal

L'Aygo se la joue SUV citadin. Pas vraiment séduit, je reconnais que la copie rendue est plus que convenable.

50% *Quotient Émotionnel*

BIEN ÉQUIPÉES, CES DEUX MICROCITADINES FONT PAYER CHER LEURS QUALITÉS URBAINES •••

10 cm et les roues repoussées aux quatre coins garantissent à la Twingo de laisser aux passagers des places arrière un espace aux jambes digne d'une compacte (25 cm contre 19 pour l'Aygo).

La présentation intérieure de l'Aygo X est agréable et la position de conduite adaptée à tous les gabarits. Sur notre finition Collection, l'écran central de 9 pouces, présent de série, égaie l'habitacle et offre une connectivité moderne, laquelle permet d'afficher l'interface de son smartphone sans fil. Certes, le plastique dur est roi, comme sur toutes ses concurrentes, la Twingo comprise. Sensible à ce sujet lorsqu'il s'agit de modèles des catégories plus huppées, la clientèle recherche d'autres atouts s'agissant des minicitadines, comme le sens pratique. À ce sujet, l'accès aux places arrière de l'Aygo n'est pas ce que nous avons vu de mieux. En effet, l'ouverture de la portière et le morceau de tôle de l'aile arrière imposent quelques contorsions pour parvenir à se glisser sur la banquette. En cas d'installation d'un bébé dans un siège homologué, bonjour l'aventure ! Et une fois assis, certains passagers se plaindront de la petitesse de la surface vitrée. Rappelons toutefois que cet espace est avant tout conçu pour dépanner ou pour les enfants. Le coffre, d'un volume de 258 dm³, se montre plutôt décent pour la catégorie. Sur ce point, la Twingo impressionne moins. Variant de 205 à 225 dm³, non plus grâce à une banquette coulissante comme sur les anciennes générations, mais plus simplement en inclinant légèrement le dossier, la zone de chargement plane de la Renault souffre malheureusement d'un défaut connu depuis le lancement. Une chaleur résiduelle demeure dans ce petit espace situé au-dessus du moteur, ce qui peut imposer de limiter les trajets depuis les grandes enseignes de produits frais ou, a fortiori, de surgelés. Dans les villes, où la population a désormais recours en majorité aux livraisons à domicile, ce détail peut paraître anecdotique. Mais quand une dizaine de kilomètres vous sépare des zones commerciales, le problème est complètement différent. Autre grief, la position de conduite n'est pas idéale, voire fatigante pour les jambes, qui se retrouvent très à l'horizontale, avec un pied gauche cherchant en vain à se caler. Dommage, car la présentation n'a pas trop vieilli, et la planche de bord, plutôt basse, libère une belle visibilité vers l'avant. Limitées, les places arrière sont néanmoins suffisantes pour de courts trajets. Notre exemplaire disposait du toit ouvrant en toile (1 100 €), qui grève légèrement la garde au toit. Simple mais efficace, cette option rend pourtant l'expérience à bord plus agréable.

BUDGET

Petite voiture certes, mais budget à surveiller. En changeant de braquet, l'Aygo X change aussi de catégorie tarifaire. Pour preuve, ses prix démarrent à 15 990 € en finition de base Active. Bien sûr, à ce prix, elle intègre un équipement très correct (jantes de 17 pouces, lecture des panneaux de signalisation et régulateur adaptatif). Mais la même somme permet également d'accéder à des citadines plus habitables et polyvalentes sur la route. Point positif, en revanche : son appétit d'oiseau (5,3 l/100 km de moyenne), qui lui



octroie une belle autonomie de plus de 650 km. Sur ce point, la Twingo est une fois de plus en retrait, malgré ses performances moindres. Et sa consommation moyenne de 6,1 l/100 km, relevée par nos appareils de mesure, est trop importante ! Bien qu'affichée à partir de 15 750 €, la française n'est pas donnée non plus au vu de ces prestations, même si, par ailleurs, sa dotation de série s'avère plutôt complète. Dans les deux cas, sachez que le saut vers le segment supérieur (Yaris ou Clio) n'imposera qu'un effort relatif, de l'ordre de 1 500 € environ. De quoi réfléchir… ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : TOYOTA AYGO X
VIE À BORD : TOYOTA AYGO X
BUDGET : TOYOTA AYGO X



TOYOTA AYGO X
1.0 VVT-i 72 ch Collection
RENAULT TWINGO
SCe 65 ch Équilibre

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.

	Toyota Aygo X	Renault Twingo
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	72 ch à 6 000 tr/mn	65 ch à 5 300 tr/mn
Couple maxi	93 Nm à 4 400 tr/mn	95 Nm à 4 000 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, essence	3 cylindres en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm³/4 CV	998 cm³/4 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5	manuelle/5
Châssis		
Diamètre de braquage	9,9 m	9,1 m
Pneumatiques AV-AR	175/60 R 18	165/65-185/60 R 15
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	3,70/1,74/1,53/2,40 m	3,62/1,65/1,55/2,50 m
Poids/tractable freiné	963 kg/impossible	981 kg/impossible
Performances		
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	37/15,5 s	39,6/18,6 s
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e	22,9/35,7 s	25,7/39,5 s
Vitesse maxi	156 km/h (1)	141 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/33/67 m	10/31/65 m

(1) Vitesse maxi en 4e.

Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	19 cm	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	142/135 cm	136/132 cm
Volume de coffre	258 dm³	205-225 dm³ (2)

(2) Mini-maxi (en redressant le dossier de la banquette).

Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	39,7/67,8/71,4 dB	41,9/68,6/73,3 dB

LE BUDGET

Prix	**19 690 €**	**15 750 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (110 g/km)	0 € (116 g/km)
Prix du modèle essayé (3)	20 410 €	18 150 €
Garantie	3 ans, 100 000 km	2 ans, km illimité

(3) Avec malus et options inclus.

Équipements communs
6 airbags, Bluetooth, climatisation automatique, contrôle de la pression des pneus, détecteur pluie/luminosité, jantes alliage, ordinateur de bord, rétroviseurs électriques et dégivrants, système multimédia avec écran tactile/système audio/prises USB…

Options
Toyota Aygo X : aide au parking AV/AR (300 €), système audio JBL (450 €)…
Renault Twingo : aide au parking AR (300 €), applications colorées dans l'habitacle (200 €), GPS (300 €), pack Modularité (250 €), pack Sécurité (AFIL + régulateur et limiteur de vitesse : 300 €), peinture métallisée (250 et 740 €), prédisposition autopartage (330 €), sièges avant chauffants (250 €), toit ouvrant en toile (1 100 €)…

Consommations		
Moyenne	5,3 l/100 km	6,1 l/100 km
Ville/route/autoroute	5,2/5,0/5,7 l/100 km	6,2/5,7/6,3 l/100 km
Autonomie/réservoir	660 km/35 l	573 km/35 l

Note EuroNCAP	**en cours**	**4 étoiles**
Pays de fabrication	**République tchèque**	**Slovénie**

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*
TOYOTA AYGO X

Cruelle confrontation pour la Twingo face à la nouvelle Aygo X. Excepté au niveau de l'espace aux jambes à l'arrière, la Toyota la devance sur tous les chapitres. La française est pénalisée par sa mécanique amorphe, qui la cantonne à un usage urbain, face à une nouveauté qui s'en tire mieux grâce à un agrément et un confort supérieurs. Mais aucune des deux n'est vraiment à l'aise sur les grands axes.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

VERTUEUSE ET JOYEUSE

Une page se tourne : à l'occasion de ses 50 ans, la Honda Civic renonce (presque !) aux motorisations 100 % thermiques. En France, la onzième du nom est hybride et uniquement hybride. Mais cela ne veut pas dire qu'elle devient ennuyeuse à conduire. Ouf !

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

Ah, les moteurs Honda ! Toute une histoire, une légende même. Comment rester de marbre et ne pas se laisser porter par la sonorité d'un 2.0 atmosphérique VTEC qui fait chanter avec allégresse la S2000 à plus de 7 000 tr/mn ? Amateurs de vibratos, désormais trois choix s'offrent à vous : croiser les doigts pour que, comme promis, la prochaine Type R fasse de la résistance, demeure une pure thermique et conserve son "sale" caractère ou passer à la… moto ! Il est aussi possible d'émigrer vers une contrée où le constructeur propose encore des moteurs à combustion traditionnelle. Mais, dans l'immédiat, que les choses soient claires : à ce jour, 100 % des modèles du catalogue français disposent, au minimum, d'une assistance électrique.

La nouvelle Civic ne déroge pas à la règle. En attendant la Type R donc, en 2023, la onzième de la lignée commencée en 1972 – eh oui, 50 piges ! – ne se décline qu'en version e:HEV de 184 ch, comprenez en hybride simple non rechargeable. Certes, ce n'est pas une première. Honda pratique l'hybridation depuis plus de vingt ans. De là à l'imposer… Eh bien si ! Vous me direz, la nouvelle Mégane est bien uniquement électrique. C'est vrai, mais justement, ça fait beaucoup d'un coup pour nos petits cœurs de passionnés ! Avant de jouer les vieux ronchons en répétant inlassablement "c'était mieux avant", il faut prendre le volant de cette Civic. Au risque de tuer le suspense, cette première prise en main nous a plutôt donné le sourire. Pas la franche banane, n'exagérons pas – il nous ➛

est parfois arrivé de douter de la puissance annoncée –, mais elle nous a réconciliés avec cet ensemble hybride qui n'a rien de nouveau. La petite nouvelle – 4,55 m tout de même, ce qui fait d'elle une très longue compacte, voire une petite berline familiale – l'emprunte au CR-V.

Le 4 cylindres 2.0 à injection directe et cycle Atkinson est toujours associé à deux petits moteurs électriques et à une batterie lithium-ion.

Les ingénieurs Honda refusent de donner sa capacité exacte. En revanche, ils sont fiers d'annoncer qu'elle est plus plate et plus légère. Surtout, ils se sont attelés à rendre cette mécanique plus agréable, avec comme objectif de gommer ce sempiternel effet de patinage engendré par la transmission à rapport unique dite eCVT. *"L'idée était de réunir l'agrément d'un moteur thermique essence, le couple d'un diesel et l'économie de carburant tout comme le silence de fonctionnement de l'hybride."* Mission réussie ! Par quel miracle ? Outre l'arbre d'équilibrage secondaire et le vilebrequin haute rigidité dans le moteur





❶ N'essayez pas de vous servir des palettes pour changer de vitesse, elles agissent sur le niveau de récupération d'énergie au freinage. ❷ Le levier de vitesses disparaît peu à peu des habitacles. Place ici à des boutons pour sélectionner les positions et à un sélecteur pour ajuster son mode de conduite.



HONDA PROUVE QU'ÉLECTRIFICATION NE RIME PAS FORCÉMENT AVEC PUNITION. SURTOUT SI LE MOTEUR EST SERVI PAR UN BON CHÂSSIS •••

L'avis de Mélina Priam



Pour la première fois, je trouve un réel agrément au volant d'une hybride. La simulation du passage des rapports pimente la conduite.

80% *Quotient Émotionnel*

Très horizontale et marquée par l'aérateur tout en longueur, la planche de bord est plutôt réussie. Mais l'ergonomie, parfois fastidieuse, pèche toujours pour les néophytes de Honda.



❶ À peine 9 pouces, c'est un peu petit désormais pour un écran central. Mais l'organisation des menus et sous-menus est assez bien faite. ❷ La Civic reste fidèle aux compteurs "à l'anciennne" dans cette version Sport. Seul le haut de gamme Advance a droit au combiné d'instrumentation de bord numérique.



qui contribuent à la fluidité de fonctionnement, ainsi qu'à la suppression des vibrations et bruits, les motoristes ont ajouté une simulation de changement de rapports. Et le subterfuge fonctionne à merveille. Il vient masquer, non sans un certain brio, l'impression de mouliner dans les tours de la plupart des ensembles hybrides "autorechargeables", à commencer par ceux de Toyota. Certes, la sensation est artificielle et essentiellement sonore, mais accompagnée toutefois d'une microcoupure de couple qui singe une boîte DSG en mode Sport. Du moins lors de la (fausse) montée de rapport, car aucun effet n'intervient à la décélération et on en vient à le regretter. Cela ressemble un peu à un jeu vidéo des années 80, néanmoins ça fait le job, alors ne boudons pas notre plaisir. Les performances n'ont rien de sidérant mais s'avèrent plus que suffisantes pour un usage courant, et l'agrément est bien au rendez-vous, avec une rondeur et une souplesse plaisantes. Le conducteur garde le sourire à la lecture de l'ordinateur de bord, qui affiche une consommation record. Honda annonce un petit 4,1 l/100 km dans les meilleures conditions possible et une valeur combinée de 5 l/100 km pour les versions Sport et Advance (4,7 l/100 km pour l'entrée de gamme chaussée en 17 pouces) qui, assez rare pour être souligné, n'est même pas trop mensongère. Lors de notre essai, nous avons, en effet, tourné autour de 4,9 à 5,4 l/100 km dans des conditions peu avantageuses pour la Civic.

Pour ne rien gâcher, la Civic est servie par un excellent châssis.

De Honda, nous n'attendions pas moins. Mais là encore, comme les bonnes habitudes se perdent, merci, messieurs les ingénieurs, de penser à ceux qui aiment conduire. Remarquablement équilibré, doté d'un train avant assez incisif, d'une direction précise qui évite un ressenti trop artificiel, comme c'est désormais souvent l'usage, ce châssis est en prime bien suspendu, au bénéfice d'un compromis entre comportement et confort plus que probant. Un défaut dans tout cela ? Oui, un diamètre de braquage qui ne facilite pas les manœuvres en ville. Il va de pair avec un ➔

LES FAIBLESSES DE LA NOUVELLE CIVIC SONT À RECHERCHER DU CÔTÉ DE SON HABITACLE ET DE SES TECHNOLOGIES EMBARQUÉES •••

gabarit considérable pour une berline qui entend appartenir à la catégorie des compactes. 4,55 m de long, c'est encore 3 cm de plus qu'avant, bien loin des 3,54 m de la première du nom en 1972 et même d'une actuelle Volkswagen Golf de 4,29 m. L'avantage est bien sûr une habitabilité qui n'a rien à envier à celle d'une berline familiale du segment supérieur.

À l'heure des écrans tactiles et numériques à gogo, la faiblesse de la Civic est à chercher du côté de son habitacle et de ses technologies embarquées. Encore que ses dispositifs d'assistance à la conduite soient parfaitement au point. La conduite semi-autonome (de série, s'il vous plaît, dès le deuxième niveau de finition Sport), par exemple, s'avère bien calibrée et intervient de manière douce et progressive. Mais pour les plus technophiles, sa présentation intérieure, qui fait toujours la part belle aux commandes physiques, a un petit air des années 80. Ils seront aussi déçus par l'écran tactile de "seulement" 9 pouces, même s'il supporte un système multimédia complet, et par les compteurs "à l'ancienne". En effet, l'instrumentation de bord numérique sur écran de 10 pouces est réservée à la version haut de gamme Advance. Cela étant, beaucoup seront contents d'ajuster la température de la climatisation en tournant une simple molette. Reste que l'accès à certaines fonctions passe parfois par une ergonomie un peu fastidieuse et que





❶ Le cache-bagages s'enroule latéralement. Le mouvement qu'il impose au bras ne semble pas très naturel mais, finalement, c'est plutôt malin!
❷ Le gabarit généreux profite directement aux passagers. La Civic est plus spacieuse que bien des familiales. Toutefois, l'assise manque de maintien.



la qualité des plastiques durs les moins visibles n'est pas exempte de toute critique.

Pour se faire pardonner, la Civic abat une dernière carte : un bon rapport prix/équipement.

Certes, elle n'est pas donnée. Ici, point de version "d'accès" avec un petit moteur. La gamme est d'une simplicité biblique : une motorisation unique et trois finitions. Un premier prix à 32 400 € et une option, celle de la peinture nacrée ou métallisée. Évidemment, c'est un budget, mais, à ce tarif, vous avez une compacte de 184 ch très bien équipée, qui joue facilement les petites familiales routières. ■

PLUS
Agrément de conduite
Comportement et confort
Appétit ultra raisonnable

—

MOINS
Ergonomie, disons, particulière
Écran central petit
Confort et maintien de l'assise

Très équilibré, correctement suspendu mais avec une pointe d'agilité et bien servi par une direction précise, le châssis constitue l'autre bonne surprise. Les pneus Michelin Pilot Sport n'y sont sans doute pas étrangers non plus.

HONDA CIVIC
e:HEV 184 ch Sport

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	■ 184 ch (1)
Couple maxi	■ 186 Nm à 4000 tr/mn et 315 Nm (élec.)
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess. + 2 électriques
Cylindrée/puissance fiscale	1993 cm³/7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	eCVT/1
Batterie/capacité	■ lithium-ion/NC

(1) Puissance maxi : 145 ch à 6200 tr/mn.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,6 m
Pneumatiques	235/40 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,55/1,81/1,41/2,74 m
Poids/tractable freiné	1533/750 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 7,9 s
Vitesse maxi	■ 180 km/h

Coffre	
Volume	■ 410 dm³

LE BUDGET

Prix	■ **33 700 €**
Malus écologique (CO_2)	■ 0 € (110 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	34 600 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km (3)

(2) Malus et options inclus. (3) 10 ans pour le moteur.

Équipements de série ■
11 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR, Bluetooth, caméra à 360°, chargeur sans fil smartphone, clim auto, conduite semi-autonome niveau 2, détecteurs pluie/luminosité, ESP, freinage auto d'urgence, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, phares LED, réglage des modes de conduite, régulateur de vitesse adaptatif, sièges AV chauffants, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran tactile 9 pouces/GPS/Apple CarPlay/Android Auto…

Options
Peinture métallisée/rouge ou bleue (650/900 €).

Consommation	
Mixte	■ 5 l/100 km
À vitesse basse/moyenne/élevée/très élevée	■ 4,4/4,1/4,5/6,2 l/100 km
Réservoir	40 l

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

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Une vraie bonne surprise ! L'ensemble hybride progresse en agrément au point d'en oublier presque que ce n'est pas une mécanique 100% thermique. Le silence et l'économie de carburant en plus. Ajoutez un excellent châssis et une habitabilité record, et vous avez là une petite berline qui ne manque pas d'intérêt.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Look ravageur, motorisation hybride rechargeable puissante, technologies embarquées au goût du jour : le nouveau Sportage ne manque pas d'arguments. Sont-ils suffisants pour convaincre nos Experts ?



Que de progrès en matière de qualité et de finition ! Mais il faut un peu de temps pour appréhender l'interface du système multimédia.



50 000 €, même si cette version est très bien équipée, ça douille. Et depuis le 1er juillet, plus de bonus sur les hybrides pour alléger la note.



En ville, le Sportage parcourt plus de 50 km en électrique : bravo ! Une fois la batterie à plat, la consommation n'explose pas : 7,4 l/100 km en moyenne.

PHOTOS : YANN LEFEBVRE

KIA SPORTAGE

1.6 T-GDI PHEV 265 ch
BVA6 4 WD GT-Line Premium – **50 290 €**
Bonus écologique : 0 € (0 g/km CO_2)



Malgré les 265 ch cumulés de l'ensemble hybride, le Sportage privilégie le confort. Le comportement routier est serein mais peu incisif.

NICOLAS SOLER



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

"Son comportement routier est moins pataud que redouté. Mais je suis déçu par l'ensemble hybride : je n'ai pas la sensation d'avoir 265 ch sous le pied."

"Un SUV plaisant et bien équipé, mais l'équilibre routier et le confort de suspension ont encore une marge de progression."

"L'équipement de cette version est ultra-complet, mais plus de 50000 €, ce n'est pas donné. Fini le temps des Kia bon marché!"

L'avis du pilote

75% Quotient Émotionnel

Il y a 265 ch, là? Je n'arrive pas à le croire. Franchement, la mécanique est décevante. Certes, ce SUV hybride rechargeable est lourd, et cela se sent, mais de là à paraître aussi poussif avec une puissance pareille… En plus, il y a un temps de réponse trop important à l'accélération comme au lever de pied qui me dérange : quand j'enfonce la pédale de droite, il ne se passe rien, et lorsque je lève le pied, la voiture reste accélérée une microseconde. Il vaut mieux le savoir! Dommage, car malgré cela, ce Sportage est agréable. Il est plutôt bien suspendu et confortable. Autant il est poussif à l'accélération, autant il n'est pas si pataud que cela : la tenue de route reste équilibrée. Il assure au freinage : l'attaque de pédale, franche, met en confiance, ce qui n'est pas toujours le cas des hybrides rechargeables, et lors d'une urgence en appui, il n'entre pas intempestivement dans l'ABS, laissant ainsi la maîtrise de la direction au conducteur. L'environnement du poste de conduite et la présentation sont très sympathiques, mais les sièges avant manquent de maintien.

L'avis de la journaliste

70% Quotient Émotionnel

Le Sportage a fait du chemin depuis ses débuts! Kia poursuit sa montée en gamme de manière spectaculaire. Mais Ghislain a raison : plus de 50000 €, ce n'est plus, non plus, la même politique commerciale attractive que celle des débuts du géant coréen sur le marché européen. Les Kia pas chères, c'est fini! Même si la marge de négociation en concession est plus grande qu'en passant la porte d'Audi, de BMW ou de Mercedes. Il faut tout de même souligner qu'à ce tarif, l'équipement de série est ultra-complet. Excepté la peinture métallisée et le système audio haut de gamme Harman Kardon (650 et 500 €, des tarifs fort raisonnables), c'est du *all inclusive*. Cette version hybride rechargeable s'illustre aussi par son autonomie électrique et une consommation modérée batterie vide. En ville, la première dépasse 50 km (10 km de plus qu'un Peugeot 3008). En rechargeant tous les soirs, par exemple, il devient vraiment possible de faire la semaine en électrique au quotidien. Par ailleurs, le Sportage se contente de 7,4 l/100 km en moyenne, voire de 6,8 l sur route, soit 0,6 et 0,8 l/100 km de moins qu'un 3008.

L'avis du taxi

70% Quotient Émotionnel

Si comme moi vous en êtes resté à la Shuma, vous allez être surpris! La grande dalle numérique avec les deux écrans collés façon Mercedes en jette. Et la caméra qui affiche la vue de trois quarts arrière dans l'instrumentation de bord est une excellente idée : c'est une assistance utile qui aide le conducteur sans le déresponsabiliser. Pour ne rien gâcher, les matériaux sont bien choisis, avec des plastiques moussés, et même les plus rigides qui habillent les parties basses ne sont pas indigents. Tout est bien assemblé : du bon travail, bien mis en valeur. Évidemment, tout ou presque passe par l'écran central. Étonnamment dans cet environnement très techno, le Sportage conserve des boutons physiques pour la clim, les sièges chauffants – et ventilés, il ne se refuse rien! – ainsi que pour ajuster les modes de conduite. Il est plaisant à mener, bien suspendu et confortable. Je lui reprocherais juste d'être brutal en Sport. Entre Eco et Sport, c'est Docteur Jeckyl et Mister Hyde! C'est désagréable aussi pour les passagers, qui sont pourtant bien installés, sans tunnel de servitude au centre pour le troisième passager.

MOBILISATION GÉNÉREUSE

La start-up du groupe Renault propose une berline électrique, uniquement en location, destinée aux chauffeurs de taxi et de VTC. Nous l'avons essayée à Madrid, la première grande ville européenne où cette Limo circulera. Préfigure-t-elle une nouvelle façon de "consommer" la voiture ?

Par **Stanislas Larroumet** Photos **Florian Grout**

C'est sans appel : à partir de 2025, la plupart des grandes villes européennes vont contraindre les véhicules de transport privé à fonctionner avec des énergies plus propres que les actuels thermiques, essence ou diesel. L'heure est venue de proposer à cette profession un véhicule adapté, assez économique, loin des aberrations surpuissantes, chères et lourdes peuplant les catalogues des constructeurs de luxe allemands ou américains, qui se jettent à fonds perdu dans l'électrique pour être le plus fort, comme dans un manga japonais des années 1980. Bref, le premier point positif de cette Mobilize, très modestement appelée "Limo" (4,67 m de long), est qu'elle est, selon nous, ce que devrait être une voiture électrique : un engin urbain, pragmatique, pas forcément hyper-performant, disposant d'une autonomie

L'avis de Stanislas Larroumet



Elle réunit tout ce que je déteste : une électrique et un VTC ! Mais pour les professionnels, elle coche toutes les cases.

10% *Quotient Émotionnel*

Sous certains angles, cette Mobilize Limo adopte les traits d'une Tesla Model S, l'une des voitures électriques reines. Mais ici, place au pragmatisme et non à la performance.











❶ C'est lisible, tout l'esprit de cette pragmatique Mobilize Limo. ❷ L'écran tactile permet de commander les fonctions de bord. Sur nos modèles d'essai, la navigation se faisait par l'intermédiaire d'un smartphone grâce à l'Apple CarPlay. ❸ Le levier de vitesses évoque celui de certaines automobiles du groupe Stellantis, mais son utilisation reste moins fluide.





L'équipement est très complet avec, entre autres, toutes les aides à la conduite courantes et un très utile avertisseur pour piétons, qui fonctionne sous les 30 km/h. Comme chez Tesla, la mise à jour de certaines fonctionnalités peut se faire à distance.

convenable et ménageant un bon confort pour le conducteur et ses passagers. Sur ce point, dès les premiers hectomètres dans les rues de la capitale espagnole, je peste, installé à l'arrière, contre une assise implantée trop bas, obligeant à voyager avec "les genoux dans les gencives", surtout les grands. En revanche, les occupants de la banquette apprécieront l'espace aux jambes et la largeur aux coudes généreux. Au volant, j'ai connu mieux aussi comme position de conduite. Elle est un peu trop haute mais, au fil du temps, on s'habitue.

Inutile de chercher le grand frisson au volant de cette chinoise fabriquée par Jiangling Motors Corporation, groupe avec lequel Renault a passé un accord. D'ailleurs, ce n'est pas sa fonction. Il faut davantage la considérer comme une "camionnette ➛



CLÉMENT CHOULOT

L'avis de notre chauffeur de taxi

Avec sa formule tout compris, Mobilize interpelle les professionnels du transport de personnes. Nous avons demandé à Ghislain, notre expert, son avis.

"C'est clair que les 1500 €/mois tout compris sont alléchants. Pour ma part, si je fais les comptes, mon Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 200 ch 4Motion me coûte 950 €/mois de leasing. Auxquels il faut ajouter 800 €/mois de gazole, 150 €/mois d'assurance et environ 200 €/mois d'entretien pour les 70000 km que je parcours chaque année à son volant. J'arrive donc à plus de 2000 €/mois carburant inclus. Il est vrai que le coût de l'électricité est un peu opaque, et il est difficile de prédire comment cela va évoluer. Cela dit, le prix des carburants ne cesse d'augmenter, et l'électrique présente pas mal d'avantages. De toute façon, nous serons obligés d'y venir. En revanche, je suis circonspect sur l'autonomie annoncée qui, éventuellement, suffit en ville, mais risque d'être un peu juste pour de grandes courses, comme c'est mon cas. Idem pour la recharge : faire le « plein » d'électrique dure toujours plus longtemps que remplir le réservoir de sa voiture thermique…"

Avec sa formule tout compris, Mobilize devrait attirer sans problème les chauffeurs, qui – c'est inclus dans l'offre – ont droit à un accès rapide et privilégié dans les ateliers pour une révision express ou simplement un contrôle de l'ensemble du véhicule.



❶ Dommage que la banquette soit implantée si bas : les passagers voyagent avec les genoux trop haut. Mais les trajets ne sont, normalement, jamais très longs. ❷ Avec 500 dm^3, le volume du coffre paraît largement suffisant pour emmener à l'aéroport un couple bien chargé, qui part en vacances dix jours.



DIAMÈTRE DE BRAQUAGE COURT, AMORTISSEMENT SOUPLE, PERFORMANCES SUFFISANTES…BREF, LE TAXI IDÉAL QUI NE FAIT RIEN DE SUPERFLU ●●●

de livraison", qui transporte des personnes plutôt que des colis Amazon. Pour cela, elle remplit parfaitement son rôle. Évidemment silencieux, son moteur électrique de 118 kW (160 ch) et de 225 Nm de couple garantit des performances suffisantes pour aller des arènes de Las Ventas à l'aéroport Barajas. La Limo braque aussi assez court (11,2 m) pour exécuter des demi-tours ou se garer facilement. Surtout, elle dévoile un amortissement souple qui se moque des irrégularités de la chaussée.

Bref, le taxi idéal qui ne fait rien de superflu. Si l'agrément de conduite n'est pas celui d'une Porsche 911, la solution de mobilité proposée par Mobilize a de quoi interpeller. À Paris, le coût de sa location démarre à 1 499 € par mois TTC pour trois ans et 150 000 km. Un tarif qui peut paraître très élevé mais qui comprend la voiture, la livraison, l'entretien (pneus inclus), l'assistance, l'abonnement aux bornes de recharge, la garantie pendant la durée de la location (soit jusqu'à six ans et 300 000 km) et l'assurance tous risques "transport de personnes". Reste uniquement à ajouter le coût de l'électricité qui, selon Renault, sur une base de tarifs fournis par EDF, reviendrait à 1 300 € par an en rechargeant 60 % du temps sa voiture en heures creuses chez soi et le reste en voirie, sur bornes Belib'. À vérifier dans les mois qui viennent, ma bonne dame ! Mobilize annonce, par ailleurs, 450 km d'autonomie grâce à une batterie lithium-ion de 60 kWh, qui se recharge à 100 % en 7 ou 8 heures sur une borne de 11 kW et en 10 à 12 heures avec une prise 7 kW. Et qui peut (re)gagner 250 km en 40 minutes, soit le kilométrage moyen que parcourt quotidiennement un chauffeur en région parisienne. ■



PLUS
Formule tout compris
Confort et habitabilité
Utilité urbaine et pragmatisme

—

MOINS
Banquette arrière trop basse
Coût de l'électricité à surveiller
Conduite sans saveur

MOBILIZE LIMO 160 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	160 ch
Couple maxi	■	225 Nm
Type		électrique, synchrone à aimants permanents
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		automatique / 1
Batterie / capacité	■	lithium-ion / 60 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,2 m
Pneumatiques		215/55 R 17
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,67 / 1,83 / 1,47 / 2,75 m
Poids / tractable freiné		1 600 kg / -
Performances		
0 à 100 km/h	■	9,6 s
Vitesse maxi	■	140 km/h (1)

(1) Limitée électroniquement.

Coffre		
Volume de coffre	■	500 dm³

LE BUDGET

Prix	■	dès 1 499 €/mois TTC (2)
Bonus écologique (CO_2)	■	non concerné (0 g/km)
Garantie	■	6 ans ou 300 000 km

(2) Location destinée uniquement aux professionnels.

Équipements de série ■

Accès et démarrage sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR, 6 airbags, alerte trafic et présence véhicule à l'arrière, Bluetooth, climatisation automatique, caméras 360°, détecteur pluie/luminosité, freinage automatique d'urgence, instrumentation de bord numérique 10,2 pouces, lecture des panneaux, régulateur et limiteur de vitesse adaptatif, sellerie similicuir, sièges AV chauffants + électrique côté conducteur, système multimédia avec écran tactile 12,3 pouces/GPS/prises USB AV et AR/Apple CarPlay et Android Auto/système audio + réglages audio depuis places AR, volant chauffant.

Options

Aucune.

Consommations		
Mixte	■	16,2 kW/h
Autonomie		450 km
Temps de charge 7 / 11 kW	■	12 h / 8 h

Note EuroNCAP	en cours
Pays de fabrication	Chine

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Inutile de tenter de comparer cette Limo à tout autre modèle existant : elle s'adresse aux professionnels et n'est pas à vendre. Elle remplit parfaitement sa fonction de voiture de taxi ou de VTC, malgré une banquette arrière implantée trop bas.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

5 questions à

SOPHIE RICHARD, CHEFFE DE PROJET MOBILIZE DRIVER SOLUTIONS

***L'AJ* : Pourquoi ne pas avoir choisi un modèle électrique de la gamme Renault ?**

***S. R.* :** Nous voulions un modèle du segment D 100 % électrique, qui n'existe pas chez Renault. Cette voiture étant destinée aux chauffeurs de VTC et de taxi, qui vont devoir abandonner les motorisations traditionnelles d'ici à 2025, nous avions besoin d'un véhicule tout de suite. Limo est une voiture chinoise issue d'un partenariat avec le constructeur JMEV *(filiale de JMCG, Jiangling Motors Corporation Group, NDLR)*, qui la fabrique pour le marché chinois. Nous l'avons adaptée à l'Europe, qui délaisse les berlines, mais dont les professionnels sont encore friands.

Comptez-vous la vendre et à quel prix ?

Non, cette Limo n'existe qu'en location tout



compris et sans apport par notre service Mobilize Driver Solutions. Elle n'a donc pas de prix.

Si votre voiture est avant tout destinée aux flottes, comment comptez-vous séduire les artisans ?

Il y aura des prescripteurs, comme les plates-formes de VTC et de taxis, chez lesquels ces indépendants sont affiliés ou abonnés. Nous aurons également des ambassadeurs qui vont expliquer la voiture et son fonctionnement, et aussi la faire essayer.

Madrid sera la première ville à profiter de cette berline. Et ensuite ?

Cette année, nous testons notre service suivant deux modèles. À Madrid, nous démarrons avec des flottes et, à Paris, à l'automne prochain, les chauffeurs individuels seront notre seconde cible. Nous sommes une start-up. Nous allons tester et apprendre avant de déployer nos services en 2023 en répliquant, en Europe, les services que nous aurons peaufinés.

Vous restez cantonnés à l'Europe ?

Pour l'instant, oui. Nous nous appuyons sur la présence du groupe Renault dans le monde, et les premiers marchés prometteurs, en avance sur l'électrification, sont en Europe. Mais nous regardons toutes les opportunités. Nous sommes en discussion avec le Brésil, par exemple.



CLÉMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur autojournal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Boîte auto et poids tractable ?

J'ai un Citroën C3 Aircross Shine EAT6 de 130 ch de 2021 et on me dit qu'il n'est pas possible de poser une attache-remorque car cela fatiguerait la boîte automatique. La remorque ne fait que 560 kg maxi. Est-ce logique ? ***R. D.***

Le C3 Aircross est homologué avec un poids tractable de 840 kg pour une remorque freinée et 620 kg si la remorque n'est pas freinée. Dans les deux cas, vous restez dans le cadre de ce qui est autorisé et, sauf à dépasser le poids maxi, il n'y a pas de risque d'usure prématurée de la boîte automatique à craindre.



Citroën C3 Aircross

FLORIAN GROUT

Classe A ou Golf ?

Une question de confort de suspension : j'hésite entre l'achat d'une Volkswagen Golf eTSI de 150 ch avec option suspension pilotée et une Mercedes Classe A 200 de 163 ch avec la même option. Avez-vous une préférence ? ***P. F.***

Dans les deux cas, l'option apporte beaucoup à la conduite et permet d'ajuster le niveau de confort, souvent dégradé par des montes pneumatiques à flancs bas. Je pense que la Golf restera un peu plus agréable que la Mercedes en ce qui concerne la filtration des petits défauts. Si l'on sort du cadre du confort de suspension, j'ai une préférence pour l'agrément mécanique de la Classe A.

C5 X ou C5 Aircross ?



ARNAUD SAUNIER

Citroën C5 Aircross

Citroën C5 X

Je me permets de vous suggérer un comparatif entre deux modèles Citroën à motorisation égale : C5 Aircross et C5 X. Ce match vous paraît-il justifié ? ***J.-J. R.***

Absolument. Bien que la C5 X *(voir p. 56)*, plus longue que le C5 Aircross, appartienne à la catégorie des routières, elle repose sur la même plate-forme et leurs prestations sont proches. Nous avons essayé le C5 Aircross dans sa version restylée dans *L'AJ* n° 1111. Après un premier comparatif classique, nous pourrions l'opposer à la grande berline.



INGO BARENSCHEE

Volkswagen Golf

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**

Abonnez-vous
sans engagement



L'Auto-Journal
+ 5 guides **+** en cadeau
la montre Chronographe

=

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

En cadeau
la montre Chronographe



Une superbe montre chronographe répondant aux critères de la grande tradition horlogère. **Changez de style** au gré de votre humeur grâce aux **2 bracelets interchangeables.**

1 bracelet type nato nylon rouge et noir.

1 bracelet en simili cuir noir

Boitier : rond métal. Couleur argent. Finition polie. Diamètre : Ø 42 mm. Aiguilles : luminescentes avec trotteuse rouge. Verre : Minéral. Mouvement : Quartz–3 Aiguilles. Livré avec outil de changement de bracelet. Valeur : 40 €

Visuels non contractuels

Bulletin d'abonnement

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

Je choisis l'offre d'abonnement, mon mode de paiement et j'indique mes coordonnées

 # M042 # D1380948

☐ **VOTRE OFFRE SANS ENGAGEMENT** **-34%**
résiliable sans frais à tout moment

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an **+** 5 guides/an **+** les versions numériques offertes **+** mon 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 kiosquemag.com/titres/auto-journal/offres
C'est rapide, simple et 100% sécurisé !

Kiosque Mag — Disponible sur kiosquemag.com

☐ M. ☐ Mme Nom** : Prénom** :

Adresse** :

Code postal** : Ville** :

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

Email :

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

*En kiosque L'Auto-Journal à 4 € (24 n° par an), 1 n° Spécial Salon à 7,99 € (par an), 4 n° de L'Auto-Journal évasion & SUV à 6,50 €/numéro, 1 Guide de L'Auto-Journal à 6,50 €/an, et les frais de port 18,46 € par an. ** À remplir obligatoirement. Vous disposez, conformément à l'article L221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné au Responsable de traitement : EMAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez notamment exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour en savoir plus, consultez notre Charte des Données Personnelles. Exercez vos droits en écrivant à EMAS - DPD, c/o service juridique, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com. EMAS • SNC au capital de 152 500 € • RCS Nanterre B 347 863 060 • APE 221E • Siège social : 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux.

LES SC

HISTOIRE P

PHOTOS : MUSÉE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE - COLLECTION SCHLUMPF. PHOTOS FRANTISEK ZVARDON - PHILIPPE LORTSCHER - ALEXIS TOUREAU

HLUMPF, OUR ENFANTS

Les endroits de rêve, il faut d'abord quelqu'un pour les rêver. L'histoire est controversée mais le magnifique musée de l'Automobile de Mulhouse, aujourd'hui classé monument historique et animé par des professionnels éclairés qui s'occupent de l'ouvrir à un plus vaste public, c'est bien aux petits frères Schlumpf que nous le devons.

Par **Robert Puyal**

Et vous, avec votre argent, vous feriez quoi ? Fritz et Hans Schlumpf avaient une réponse solide à cette très vieille question. Ces deux messieurs assez vénérables (71 et 73 ans respectivement à l'époque des faits, monsieur le juge) tiraient leur fortune d'une industrie, comme eux vieillissante, d'importantes filatures. Leur entreprise, comme tout le textile européen, est en difficulté et leur gestion opaque est clairement questionnée par leurs 2 000 employés et par les syndicats. On les soupçonne moins occupés de leur métier que de leur marotte ; ils collectionneraient les autos anciennes. En 1976, à l'occasion d'une occupation de l'usine, on ouvre un certain entrepôt. Quelques autos anciennes ? Ouais… La plus fabuleuse collection jamais amassée, pour l'essentiel des voitures d'avant-guerre, pour l'essentiel de l'essentiel, des Bugatti. Le plus grand musée automobile du monde, encore aujourd'hui.

À LA RECHERCHE DE L'ÉTINCELLE

Les musées trop bien vernis, trop propres et trop bien balisés suintent la solennité, qui n'est jamais bien loin du ridicule et, finalement, de l'ennui. Mulhouse, par sa diversité et son immensité, a toujours été loin de ces dangers. Mais il y manquait quelque chose ; une intention muséographique moderne, plus interactive, plus pédagogique, plus ludique aussi, toutes choses dont les Schlumpf sans doute ne se préoccupaient pas.

Aujourd'hui, un espace est consacré aux expos temporaires, lieu de vie et d'événements, propre à attirer à nouveau l'intérêt de visiteurs déjà venus ou encore à conquérir. Dès l'entrée nous accueille un objet en triste état, qui tient du tas d'arrosoirs et du vieux banc de square en métal. Cette voiture, c'en est une, marque le début du spectacle, elle évoque aussi d'autres débuts. Une Bébé "BP 1", voiture populaire et donc minimaliste dont la famille Peugeot avait acheté



Comment on faisait les voitures… Cette Mercedes montre son châssis en échelle sur lequel on va poser la caisse.



Peugeot Bébé PB 1, conçue par Ettore Bugatti. À restaurer…



Il n'y a pas que les voitures dans la vie… Tout ce qui est mobile fascinait les Schlumpf.



Ne vous y trompez pas. Malgré le radiateur derrière le moteur et le capot sans calandre, ce n'est pas une Renault mais une Charron, de 1910.

la licence au flamboyant mercenaire Ettore Bugatti. Cet exemplaire-ci a comme on dit essuyé les affres du temps qui passe et, dès sa vie active, les outrages ne lui ont pas été ménagés. Un amateur est allé jusqu'à bidouiller un réglage des suspensions arrière, intuition de pilote. Si elle était passée par une restauration, que serait-il advenu de sa carrosserie retouchée, de cette modification sacrilège, mais qui raconte aussi les mœurs automobiles d'avant 1914 ? La voici en l'état et elle porte ainsi, entre peinture écaillée et métal corrodé, quelque chose du souvenir le plus précieux.

NOUVEAUX PROJECTEURS

Fritz Schlumpf lui-même avait l'idée d'ouvrir sa collection au public. C'est à cette fin qu'il avait acquis une ancienne filature, non loin du centre de Mulhouse, qu'il avait fait abattre toutes les cloisons pour ranger ses jouets de plain-pied, sur 20 000 m². Qu'il avait fait refabriquer par centaines des lampadaires 1900, copies de ceux du pont Alexandre III à Paris. Qu'il avait érigé, avec son frère Hans, un petit autel à la mémoire de leur chère maman, dont la tombe est là, à peut-être 300 m du futur musée qu'ils souhaitaient tant dédier à sa mémoire.

Fritz Schlumpf voulait tout, il achetait tout ce qui passait à sa portée, surtout marqué de l'ovale Bugatti. L'Alsace asséchée, il affrétait des trains pour rapatrier de partout voitures saines et pures épaves, presque sans discernement, semblait-il. Au contraire, de discernement, il n'en manquait pas. En dehors du musée proprement dit, ➔

La perfection d'une restauration "musée" masque parfois l'essentiel, restitué ici.





Citroën 5CV 1923. Au côté de tant de trésors rutilants, le charme des voitures "en l'état".



Et pourquoi pas l'avenir ? Ceci est une voiture… solaire. Avantage, le pilote est aussi abrité de la pluie. Héliocar 1984.



Gloires déchues ! Lorraine-Dietrich 1912. La marque est française, la Lorraine ne l'est pourtant pas à l'époque.

extraordinaire vrac où l'amateur voyage encore de frisson en frisson, Fritz accumulait dans des réserves géantes tout ce qui, un jour, pourrait être refait. C'est sur ce second trésor que l'équipe chargée du musée met aujourd'hui l'accent et c'est une vraie bonne idée. Refaire ces reliques, aux standards de l'Atelier de restauration ? Magnifique, mais il faut des années ! La modernité offre d'autres moyens. Une épave d'Hotchkiss, dépouillée par le temps d'à peu près tout ce qui se démonte, fait l'objet d'une projection en réalité augmentée : on la voit se reconstruire. Toujours magique… Et puis il y a des cas de conscience : une très luxueuse Bugatti Type 46, transformée en ambulance ! Évidée, dotée de portes arrière, choisie pour sa taille et pas pour son prestige, alors démonétisé. La restaurer, ce serait sacrifier les traces de cet épisode insolent mais lui-même historique. D'autres Type 46 "neuves" ornent la collection, il fallait garder à celle-ci son audacieuse originalité et il fallait la montrer. Avec sa remorque porte-brancard, montée sur un essieu de Type 35, y compris ses fabuleuses roues forgées !

COLLECTIONNER, C'EST CRÉER

Les amateurs d'art, d'art honorable et honoré, peinture et sculpture, beaux-arts, s'en aperçoivent aujourd'hui. La personnalité des collectionneurs est une porte d'entrée aux chefs-d'œuvre. En témoignent la collection des frères Morozov à la Fondation Vuitton, celle de Gulbenkian au musée de la Marine. Le collectionneur est



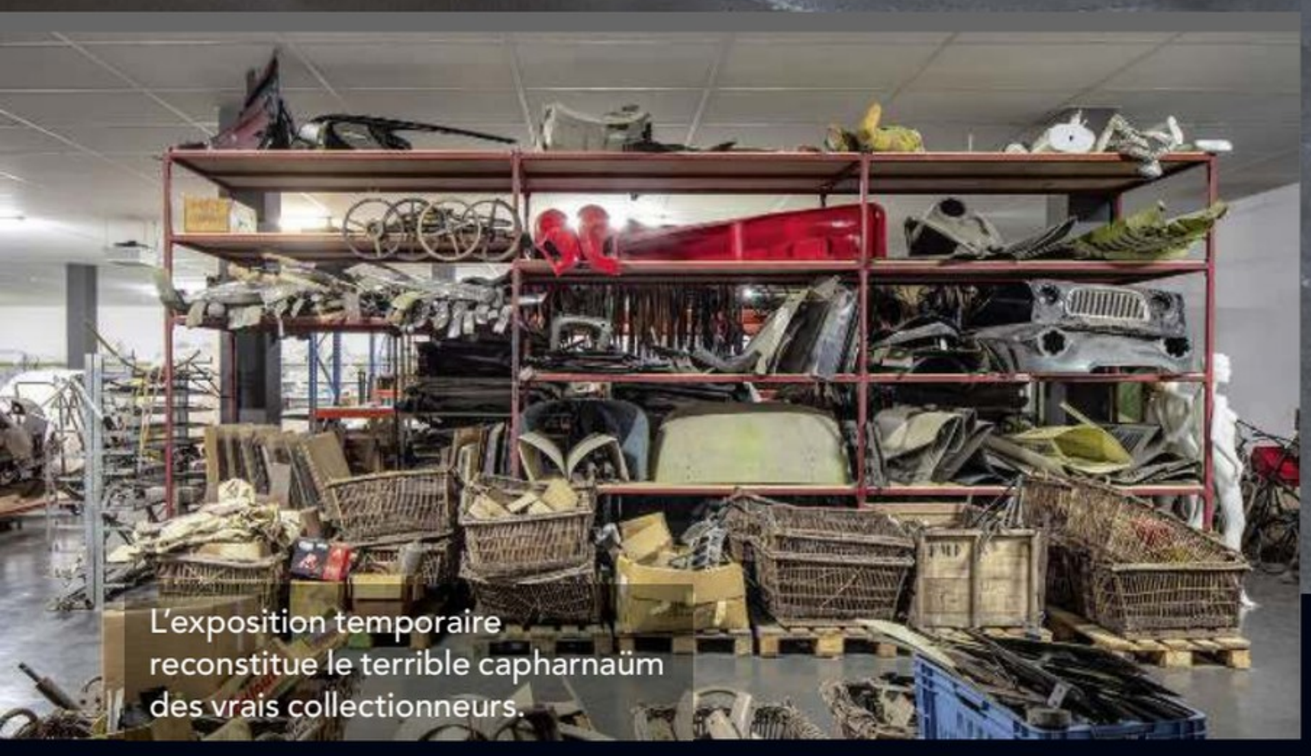
Bugatti Type 46 de 1932,la "Petite Royale". Transformée en ambulance durant la guerre.



l'indispensable mécène des artistes morts. Sans les Schlumpf, sans doute, moitié moins de Bugatti auraient survécu aux années où presque personne, sauf en Grande-Bretagne et dans quelques rares îlots éclairés, ne se préoccupait de les recueillir. Écartées de l'usage normal par un entretien difficile, soudain dénuées de valeur par ce qui en faisait le prix, leur sophistication, leur qualité, leur génie, elles ont été abandonnées, abîmées, jetées. Il fallait des Schlumpf pour voir dans de vieux rouages l'esprit des ingénieurs, dans de vieilles tôles le talent des stylistes, cinquante ans ou même quatre-vingts ans plus tôt. Pour percevoir l'émotion de la machine, la sueur des pilotes et des mécaniciens qui l'avaient fait vivre, les bruits de l'usine, ceux de la rue où elle passait, de la course qu'elle avait gagnée. Ou perdue, qu'importe ?

La boulimie de Fritz Schlumpf et de son frère Hans était pleine d'une déférence, presque d'une vénération, dont tout le monde, tous les autres manquaient à ce moment-là. On a voulu y voir une manie dangereuse et asociale, elle a préservé pour nous des trésors. Les passions du temps sont un peu refroidies, les procès sont clos, reste l'image de deux vieillards épris de choses sans prix, pris de passion pour le passé, et qui nous l'ont transmise. Histoire des Schlumpf, bien joli conte pour enfants… ■

Elles ont tout subi ! Mais pas une restauration… Mercedes 1939 et Maserati 1936.



L'exposition temporaire reconstitue le terrible capharnaüm des vrais collectionneurs.



Plus mythiques encore que le musée, les réserves. Nous avons juste pu jeter un coup d'œil…

Week-end spécial les 9 et 10 juillet pour fêter les 40 ans du musée national de l'Automobile, collection Schlumpf. Exposition temporaire : "Iconiques mécaniques" jusqu'au 6 novembre. Collection principale en quatre parties : espace "Aventure automobile", modèles échelonnés sur un siècle, de 1878 à 1975 ; espace "Course automobile", surtout des monoplaces, toutes époques ; espace "Chefs-d'œuvre", 80 voitures de grand prestige des années 30 ; espace "Bugatti Supercars", consacré à la marque aujourd'hui. Collections annexes : mascottes de radiateurs, voitures à pédales.

Sur place, deux restaurants (tél. 07 68 62 96 31).

LE LION RESSORT SES GRIFFES

Après dix ans d'éclipse, Peugeot Sport va effectuer son grand retour en Endurance, le 10 juillet, à l'occasion des 6 Heures de Monza. Sa spectaculaire 9X8 est attendue avec une grande impatience !

Par **Alain Pernot**

En révélant les formes de sa 9X8, il y a bientôt un an, Peugeot avait réalisé un gros coup médiatique. Il faut dire que les hypercars, censées propulser l'Endurance dans une nouvelle dimension, avaient jusque-là plutôt déçu. Entre une Toyota fidèle aux codes des anciennes LMP1 et une Glickenhaus au style volontairement rétro, il était difficile de se sentir transporté dans la nouvelle ère tant attendue. En présentant une voiture à l'aspect résolument spectaculaire, véhiculant clairement l'identité de la marque, Peugeot a frappé les esprits, au-delà des seuls amateurs de compétition. L'absence d'aileron arrière n'a fait qu'amplifier l'effet. D'ailleurs, nombreux sont ceux qui suspectaient Peugeot d'un coup de bluff dans ce domaine. Il n'en est rien ! La 9X8 a bien été homologuée sans aileron. *"Nous avions bien sûr quelques interrogations à ce sujet au début. Mais tout fonctionne comme prévu, au point que nous avons rapidement oublié ce paramètre d'aileron arrière"*, explique Olivier Jansonnie, directeur technique de Peugeot Sport. Cette approche atypique est rendue possible par la réglementation, qui limite de manière draconienne les performances aérodynamiques. Désormais, plus besoin de passer des mois, 24 heures sur 24, en soufflerie pour obtenir une configuration aérodynamique optimale. La fenêtre de performance aérodynamique définie par le règlement est aisée à atteindre. Les constructeurs sont donc plus libres qu'avant pour développer la forme de leur véhicule. En recourant au service de style de la marque, Peugeot a utilisé cette liberté de manière très inspirée. *"Nous espérons que notre voiture va marquer un jalon dans l'histoire du sport automobile"*, reconnaît ouvertement Jean-Marc Finot, responsable de Stellantis Motorsport.

Le public n'en est que plus impatient de voir ce félin en action !

Les débuts en course de la 9X8 auront lieu à Monza dans quelques jours, à l'occasion de la quatrième manche du championnat du monde d'Endurance (WEC). Les voitures étant désormais homologuées pour cinq ans, Peugeot a préféré prendre le temps de bien développer son auto avant de procéder à son homologation, quitte à faire l'impasse sur les 24 Heures du Mans. Deux 9X8 prendront le départ de la manche italienne, face aux Toyota, Glickenhaus et Alpine. La nº 93 sera confiée à Paul Di Resta, Mikkel Jensen et Jean-Éric Vergne, alors que la nº 94 sera pilotée par James Rossiter (remplaçant de Kevin Magnussen, retourné en F1), Gustavo Menezes et Loïc Duval (vainqueur des 24 Heures du Mans et champion du monde d'Endurance en 2013).

JEAN MICHEL LE MEUR/DPPI



Jean-Marc Finot.

Comme la Toyota victorieuse des dernières 24 Heures du Mans, la 9X8 est une hypercar hybride.

Elle est propulsée par un groupe propulseur développant 500 kW, soit 670 ch. Il intègre un V6 biturbo de 2,6 litres de cylindrée conçu spécialement et associé à un système de récupération d'énergie du freinage, qui alimente un moteur électrique connecté au train avant. Lorsqu'elle





PHOTOS : TIBO

« Nous espérons que notre voiture va marquer un jalon dans l'histoire du sport automobile. »

Jean-Marc Finot,
responsable de Stellantis Motorsport

Olivier Jansonnie, directeur technique de Peugeot Sport.

GERMAIN HAZARD / DPPI



1er rang : Mikkel Jensen, Gustavo Menezes et Loïc Duval.
2e rang : James Rossiter, Jean-Éric Vergne et Paul Di Resta.

NICOLAS ZWICKEL

dépasse les 190 km/h (ce seuil était à l'origine fixé par le règlement à 120 km/h), la 9X8 se transforme en une quatre roues motrices. *"Dans ce cas, la répartition de puissance est de 200 kW à l'avant, 300 à l'arrière,* précise François Coudrain, responsable du département moteur. *Sinon, les 500 kW sont fournis par le moteur thermique au niveau du train arrière."* Ce système hybride fonctionne avec une batterie développée en coopération avec TotalEnergies : *"Nous sommes partenaires dans le cadre d'une joint-venture,* explique Jean-Marc Finot. *La première application de cette compagnie est le développement de la batterie de la 9X8. TotalEnergies apporte son savoir-faire sur les cellules, qui sont vraiment du « best in class » en matière d'efficience et de capacité de régénération. Peugeot Sport assure tout le packaging. Nous travaillons comme une seule équipe."*

Comme leurs adversaires, les 9X8 seront soumises à la balance de performances ("BoP" en anglais) imposée par le règlement et censée équilibrer le niveau des voitures engagées. Sachant que les législateurs ne disposent pas encore de données enregistrées en course pour la Peugeot, la BoP de Monza pourrait bien réserver quelques surprises et avoir un impact sur la compétitivité de la 9X8, dans un sens ou dans l'autre. Il conviendra donc de se méfier des conclusions hâtives. ■

C'était en ***août 1979*** *dans* L'Auto-Journal…



EN MESURES

L/l/h : 3,78 / 1,49 / 1,16 m

Poids : 813 kg

Puissance : 72 ch DIN à 5 500 tr/mn

1 000 m d.a. : 35 s

V. max. : 160 km/h

Consommation à 90 km/h : 6,3 l/100 km



Dessinée en 1962 par Michelotti, la mignonne Spitfire va régulièrement évoluer, mais sans trahir sa ligne originelle, unique et craquante!

LA TRIUMPH SPITFIRE 1500 *À L'ESSAI*

Sans doute est-ce pour profiter du moindre rayon de soleil que l'Angleterre s'est distinguée dans la conception de petits roadsters. Quelques constructeurs en ont même fait une spécialité, comme Triumph, qui a sans cesse remis sur le métier sa Spitfire…

Par **André Costa** (1979) / **Thomas Riaud** (2022)

Extraits…

■ "L'automobile est en quelque sorte née décapotée et ce sont ses utilisateurs – apparus bien après les amoureux – qui l'ont transformée en maison roulante, afin de satisfaire leur souci de confort."

■ "Pourtant, à la fin des années 60, le cabriolet est demeuré le favori des sportifs ainsi que des amis de la nature. Il a fallu que les abominables pisse-froid de la sécurité à tout crin s'en prennent ensuite aux carrosseries découvertes. Heureusement quelques-uns – trop rares – survivent encore !"

■ "Extrêmement réussi sur le plan esthétique, ce petit cabriolet a constitué pour une génération parfois crédule l'archétype de la voiture de sport, mais il est vrai que les modifications dont il a été l'objet depuis quelques années n'ont pas été sans lui offrir une seconde jeunesse dont nous allons analyser ensemble les diverses manifestations."

■ "La voiture étant capotée, elle a atteint sur l'anneau de Montlhéry 160 km/h. La position décapotée influe nettement sur la mise en vitesse, essentiellement à partir de 140 km/h et la perte de vélocité est de l'ordre de 10 km/h."

■ "La voiture saute de droite et de gauche mais revient le plus souvent d'elle-même en ligne, aidée s'il le faut par une menue correction au volant et peut-être également par le spoiler mignon coquettement fixé sous le pare-chocs avant."



Séduisante dehors, la Spitfire l'est aussi à l'intérieur, avec son tableau de bord en bois véritable. Dommage qu'il n'y ait pas de boîte à gants pouvant fermer à clé.

"Par rapport à l'ancienne Mark IV dont la vélocité n'atteignait pas les mêmes altitudes que le niveau sonore, le progrès est important."

➚ *Ses qualités*

VOITURE SOBRE

"Sa sobriété ne fait aucun doute et si je suis parvenu à lui faire consommer 10,2 l aux 100 km en lui demandant le maximum, elle n'a pas demandé plus de 6,65 l aux 100 km au cours de notre essai de consommation de croisière à 75 km/h de moyenne."

ENGIN TRÈS VIVANT ET AMUSANT À CONTRÔLER

"Si j'étais le père fortuné – et trop attentif – d'un garçon de 18 ans désireux de vraiment apprendre à conduire, je crois que je lui offrirais cette petite machine dont les réactions se situent à mi-chemin entre l'automobile et le kart."

PERFORMANCES FORT HONNÊTES

"Elle est plus rapide, vraiment plus nerveuse et possède dorénavant un souffle beaucoup plus convaincant. Aussi bien en ville que sur route, la puissance disponible n'est pas négligeable et le couple se manifeste à tous les régimes."

➘ *Ses défauts*

SUSPENSION DURE

"Si le goudron devient plus cahoteux, le caractère primesautier de la suspension prend le dessus et transforme la Spitfire en une sorte de petit shaker."

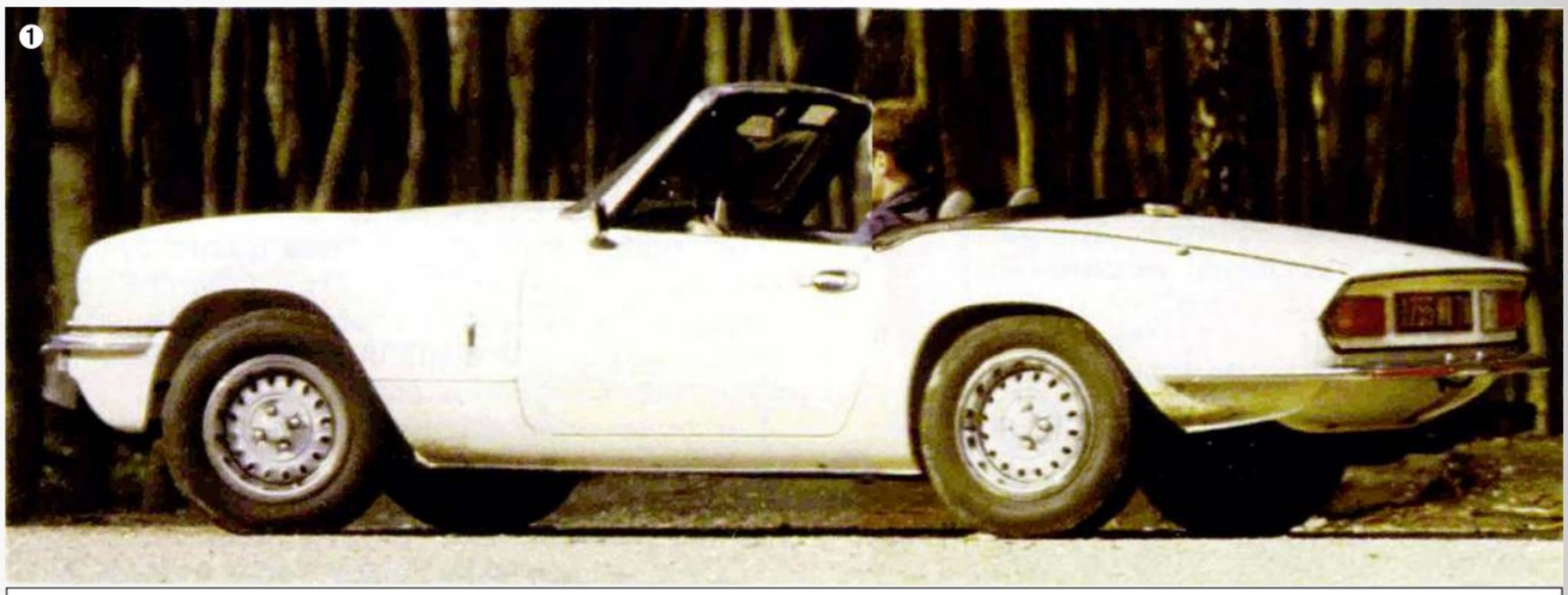
ADHÉRENCE MÉDIOCRE SUR MAUVAIS REVÊTEMENT

"Britannique jusqu'au bout des ongles, ce petit cabriolet n'affiche un comportement civilisé que sur un revêtement de premier choix."

MÉCANIQUE BRUYANTE

"Quoiqu'il soit sensible, le progrès n'est pas allé jusqu'à rendre la Spitfire silencieuse. Le moteur ronfle allègrement et le bruit qu'il produit n'est pas toujours agréable, sauf à l'échappement."

❶



❶ Par rapport aux premiers millésimes, qui avaient de petits feux arrière, cette version restylée reçoit des feux horizontaux de plus grande dimension, inspirés de la grosse Stag. ❷ L'habitacle, limité à deux personnes, est chaleureux, mais il se montre pour le moins exigu. ❸ Le moteur s'abrite sous un élément taillé d'un seul bloc comprenant les ailes, les phares et le capot.

❷



❸



"En dépit de son âge, la Spitfire colle à l'actualité en matière de consommation."





❶ Le coffre n'est pas grand, d'autant qu'il contient la roue de secours. ❷ Ce moteur, l'un des rares 4 cylindres 3 paliers du marché en 1979, est alimenté par deux carburateurs SU. Il développe 72 ch DIN à 5 500 tr/mn. ❸ Si l'on veut rouler seul sous la pluie sans inonder l'habitacle, Triumph a prévu ce couvre-tonneau.



Extraits…

■ "C'est toujours l'arrière qui part le premier, mais la direction extrêmement directe est également précise et l'amateur peut s'en donner à cœur joie, enchaînant s'il le désire les travers les plus cocasses."

■ "Comme le pilote se trouve placé au ras du sol au point d'exagérer la sensation de vitesse de façon spectaculaire, la Spitfire peut être considérée comme une amusante et excellente école de conduite sportive."

■ "La suspension est extrêmement inconfortable, ce qui prouve bien que les roues arrière indépendantes ne sont pas une panacée en soi."

■ "Nous avons affaire à une véritable 2 places et rien d'autre. Le tableau de bord fait encore penser à la voiture de sport britannique traditionnelle et les sièges également, avec un accoudoir central surélevé et confortable."

■ "Bien qu'on s'y pince moins les doigts que sur la défunte TR3, la capote de la Spitfire n'est pas un modèle de simplicité et de rapidité, surtout pour décapoter."

■ "Amusante et saine à conduire, raisonnablement rapide, nerveuse et souple, sobre, la Triumph Spitfire 1500 offre un lot de qualités indéniables pour un prix inférieur à bien des voitures légères de série."

■ "Si l'on considère ce petit jouet sous l'angle affectif, le mépris n'est pas de rigueur."

Vu d'aujourd'hui



Par **Thomas Riaud**

Hier patrie du roadster, l'Angleterre n'en produit plus, et Triumph comme tous les autres ont disparu. Enfin, presque tous, si l'on fait exception de Morgan, seule marque anglaise encore vraiment indépendante, qui doit sa survie à… son refus de la modernité ! Aujourd'hui, pour retrouver les joies simples d'un roadster à l'ancienne – à un prix attractif –, il faudra se tourner vers une japonaise, la fameuse Mazda MX-5 !

LEXUS NX

Un SUV hybride, un de plus ? Pas vraiment : le Lexus NX se distingue par un habitacle vraiment luxueux associé à une sobriété étonnante. Un concurrent sérieux pour les BMW X3, Mercedes GLC ou Audi Q5, en moins cher… Ne reste plus qu'à configurer le vôtre !

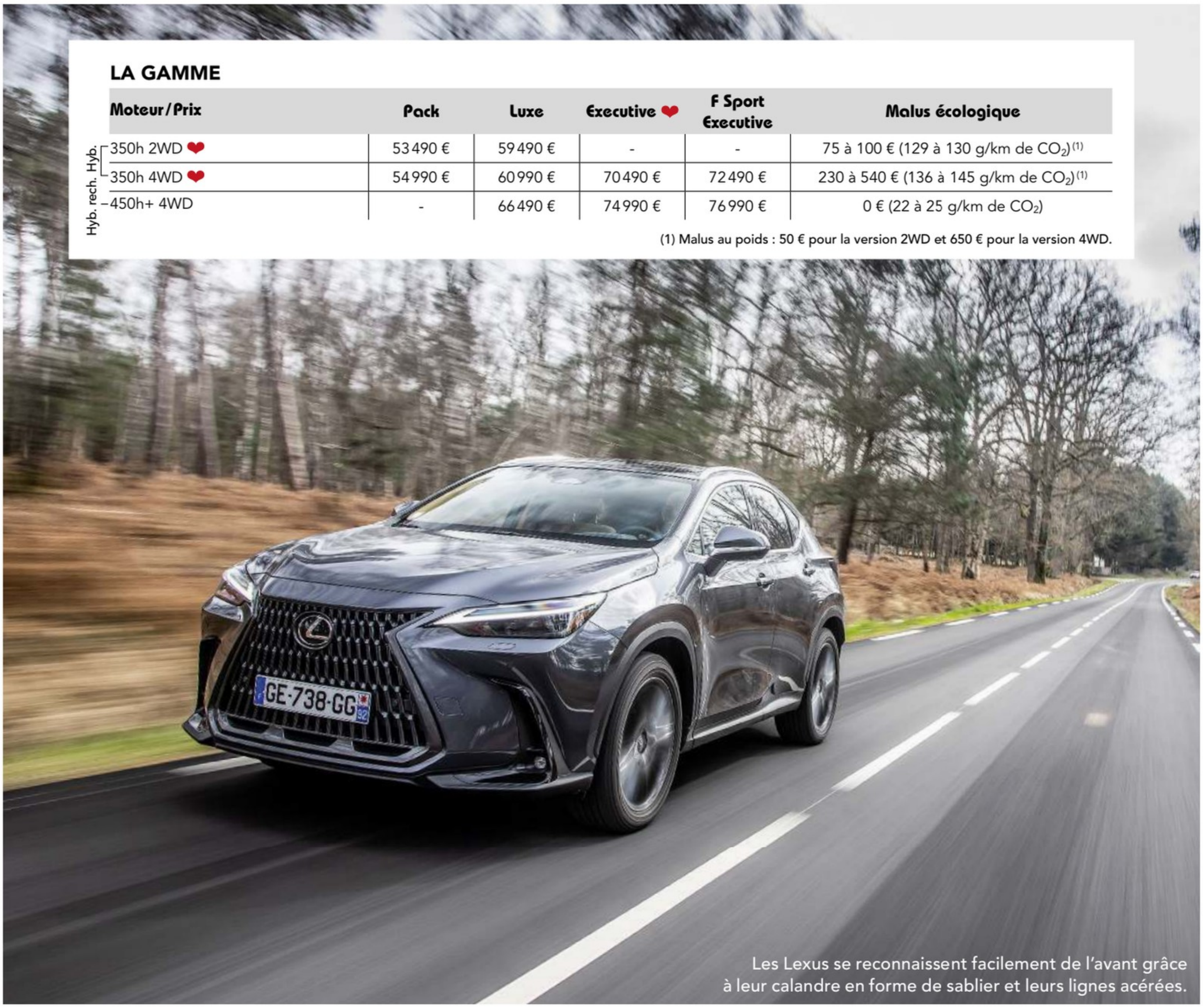
Par **Cyril Biotteau** Photos **Florian Grout**

Sans tambour ni trompette, Lexus vient de lancer la deuxième génération de son NX, son SUV intermédiaire, situé dans la gamme entre l'UX (le petit) et le RX (le gros). Avec 4,66 m de longueur, il est aussi long au centimètre près que le GLC, qu'il concurrence frontalement. Il est proposé en hybride simple, une habitude chez Lexus, mais également en hybride rechargeable : une première pour cette marque. En fait, les deux versions utilisent les groupes motopropulseurs du cousin RAV4, avec lequel le NX partage sa plate-forme. La version hybride simple est disponible en 2 ou 4 roues motrices, tandis que l'hybride rechargeable impose la transmission intégrale. En revanche, même si ce NX est plus long qu'un 5008, pas plus question de sept places que dans les GLC, Q5 ou X3. Quelques équipements indiquent que ce japonais a de hautes prétentions pour son positionnement, comme la colonne de direction réglable électriquement (dès le deuxième niveau de finition) ou les deux rétroviseurs extérieurs automatiques jour/nuit. C'est aussi le cas de sa présentation, très soignée, qui vous laisse le choix entre sept coloris pour la sellerie cuir : vous êtes bien dans le premium !

LA GAMME

	Moteur / Prix	Pack	Luxe	Executive ❤	F Sport Executive	Malus écologique
Hyb. rech. Hyb.	350h 2WD ❤	53 490 €	59 490 €	-	-	75 à 100 € (129 à 130 g/km de CO_2) (1)
	350h 4WD ❤	54 990 €	60 990 €	70 490 €	72 490 €	230 à 540 € (136 à 145 g/km de CO_2) (1)
	450h+ 4WD	-	66 490 €	74 990 €	76 990 €	0 € (22 à 25 g/km de CO_2)

(1) Malus au poids : 50 € pour la version 2WD et 650 € pour la version 4WD.



Les Lexus se reconnaissent facilement de l'avant grâce à leur calandre en forme de sablier et leurs lignes acérées.

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**



La présentation intérieure est flatteuse, surtout dans cette version Executive avec le grand écran de 14 pouces et l'intérieur cuir.

LA TRANSMISSION

E-CVT

Reprenant la partie mécanique du Toyota RAV4, le NX en récupère également la boîte de type variation continue, appelée "e-CVT" car gérée électroniquement. Il hérite donc de la douceur d'utilisation de cette transmission, surtout appréciable en ville, mais aussi de l'effet scooter, avec le moteur qui donne la sensation de patiner lors des fortes accélérations. C'est l'un des points faibles de ce NX. Les palettes au volant, censées aider le conducteur à "passer" des rapports virtuels, ne sont pas une bonne idée : dès que le conducteur appuie fort, le phénomène revient. Malgré tout, en conduite de tous les jours, le couple important dispense d'enfoncer franchement l'accélérateur…

L/l/h/empattement : 4,66/1,87/1,67/2,69 m

MOTEUR HYBRIDE	NX 350H 2WD (4WD) ❤
Puissance cumulée (ch)	244
Couple maxi	thermique : 239 Nm à 4 300 tr/mn + électrique AV : 270 Nm (+ électrique AR : 121 Nm)(1)
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	196(2)
0 à 100 km/h (s)	8,8(2)
90 à 130 km/h en Drive (s)	7,6(2)
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	6,7(2)

MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE	NX 450H+ 4WD
Puissance cumulée (ch)	309
Couple maxi	thermique : 227 Nm à 3 200 tr/mn + électrique AV : 270 Nm + électrique AR : 121 Nm(1)
Autonomie électrique (km)	54
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	208
0 à 100 km/h (s)	8
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou Drive (s)	5,4
Budget	
Cons. moy. batterie vide (l/100 km)	7,2

(1) Couple cumulé non communiqué. (2) Mesures réalisées avec une version 4WD.

LES MOTEURS

HYBRIDE
350h 2WD/4WD ❤

Il s'agit d'une motorisation hybride "simple", ou "autorechargeable", pour utiliser le vocabulaire du groupe Toyota. La partie thermique est la même que dans le RAV4, à savoir un 4 cylindres de 2,5 litres à cycle Atkinson, qui développe ici 190 ch, associé à 1 ou 2 moteurs électriques selon qu'il s'agit de la version 2 ou 4 roues motrices. Lorsqu'il n'y a que 2 roues motrices, ce NX est une traction. Le moteur électrique avant propose 182 ch, celui de l'arrière, quand il est présent, n'en compte que 54. Mais, quelle que soit la configuration, la puissance cumulée reste la même selon Lexus. La version 4 roues motrices est annoncée avec 1 s de moins au 0 à 100 km/h, malgré un poids supérieur de 60 kg, grâce à une meilleure motricité. Ces deux versions sont chacune sujettes au malus au poids : 50 € pour la 2WD et 650 € pour la 4WD, à ajouter au malus écologique "normal". En consommation, les 6,7 l/100 km relevés par nos mesures sur la version 4WD constituent un très bon score au vu des prestations d'ensemble.

HYBRIDE RECHARGEABLE
450h+

Le NX reprend ici le même moteur thermique que la version 350h, mais cette fois avec 185 ch au compteur et les mêmes moteurs électriques que la 350h 4WD. Mais la grosse différence vient de la batterie, qui atteint 18,1 kWh (au lieu d'environ 1 kWh sur la 350h) et offre la très belle autonomie électrique de 54 km, mesurée par nos soins. Elle permet également d'alimenter de façon beaucoup plus généreuse les moteurs électriques et ainsi d'obtenir une puissance cumulée plus importante. Cette version n'a pas droit au bonus écologique, car son prix dépasse les 50 000 €, mais échappe au malus au poids par son statut d'hybride rechargeable. Et là encore, les consommations, une fois la batterie vidée, sont meilleures que sur la plupart des concurrents.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

Accès et démarrage mains-libres, 8 airbags (dont 1 aux genoux et 1 central avant), Android Auto et Apple CarPlay, banquette arrière rabattable 60/40, Bluetooth, caméra de recul, climatisation automatique bizone, conduite autonome de niveau 2, éclairage d'accueil, essuie-glaces automatiques, feux à LED, hayon électrique, radars de stationnement avant et arrière, rétroviseurs extérieurs électrochromes et rabattables électriquement, vitres avant acoustiques, vitres avant et arrière électriques.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Pack	Luxe	Executive ❤	F Sport Executive
Affichage tête haute	-	-	série	série
Assistance au changement de voie	-	-	série	série
Assistant de sortie du véhicule	-	série	série	série
Caméra 360°	-	série	série	série
Chargeur sans fil pour smartphone	-	série	série	série
Clé au format électronique	-	-	série	série
Colonne de direction à réglages électriques	-	série	série	série
Éclairage d'ambiance personnalisable	-	série	série	série
Écran central tactile 9,8 pouces	série	-	-	-
Écran central tactile 14 pouces	1 200 € (1)	série	série	série
Jantes alliage 18 pouces	série	série	-	-
Jantes alliage 20 pouces	-	-	série	série
Peinture métallisée	1 000 €	1 000 €	série	série
Projecteurs avant LED adaptatifs	-	3 000 € (2)	série	série
Sellerie cuir	-	-	série	série
Siège conducteur et volant à réglages électriques	-	-	série	série
Sièges arrière latéraux chauffants	-	-	série	série
Sièges avant chauffants	-	série	série	série
Sièges avant électriques	-	série	série	série
Sièges avant ventilés	-	-	série	série
Surveillance des angles morts	-	série	série	série
Toit ouvrant en verre (panoramique sur 350h)	-	3 000 € (2)	série	série
Vitres latérales arrière et lunette arrière surteintées	-	série	série	série
Volant chauffant	-	série	série	série

(1) Comprend la colonne de direction réglable électriquement. (2) Options groupées : 3 000 € sur 350h et 2 500 € sur 450h.









LES FINITIONS

PACK

Dès l'entrée de gamme, l'équipement est déjà assez riche, notamment en sécurité, puisqu'il comprend 8 airbags, dont un pour les genoux du conducteur et un central avant, le cumul des deux étant encore rare. La conduite autonome de niveau 2 est également de la partie. Cette version est la seule à ne pas disposer de série du très bel écran central de 14 pouces, mais elle peut y accéder en option : si vous choisissez cette finition, n'hésitez pas à la cocher !

LUXE (PACK + 6 000 €)

Avec un nom pareil, pas le choix : il faut ajouter beaucoup d'équipements. C'est le cas puisque le fameux écran central est de la partie, et la voiture reçoit quelques équipements dignes d'une voiture de luxe, comme la colonne de direction réglable électriquement et les sièges avant à réglages électriques. Dommage, toutefois, que la sellerie ne soit pas en cuir : rien de tel pour "faire luxe" !

EXECUTIVE ❤ (LUXE + 9 500 € SUR 350H, + 8 500 € SUR 450H)

L'écart tarifaire avec la finition inférieure est important : Lexus le justifie par une sellerie cuir, des sièges ventilés à l'avant et chauffants à l'arrière, des jantes qui passent de 18 à 20 pouces, un affichage tête haute et quelques fioritures comme une clé "au format numérique" – entendez par là au format carte de crédit. C'est à partir de ce niveau que le NX est vraiment luxueux.

F SPORT EXECUTIVE (EXECUTIVE + 2 000 €)

Cette fois, c'est l'ambiance qui change pour devenir plus "sport" : les inserts décoratifs en bois adoptent l'aluminium, les sièges avant sont plus enveloppants, tandis que la suspension devient pilotée avec des réglages de base plus fermes. Ce n'est pas forcément ce qui convient le mieux à ce NX, pas vraiment sportif par nature…

❶ L'espace à l'arrière est très généreux.
❷ Le coffre frôle les 500 dm³ : pas si mal pour un hybride 4 roues motrices…
❸ De série à partir de la finition Luxe, l'écran central de 14 pouces impressionne.
❹ Un bouton EV permet de rouler à l'électricité seule sur l'hybride simple… mais pas pour longtemps.

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**





Basé sur la même plate-forme que le RAV4, avec lequel le NX partage ses composants mécaniques, le Lexus s'apprécie plus sur la route pour son bon niveau de confort que pour son dynamisme.

LES PRINCIPALES OPTIONS

ÉCRAN CENTRAL TACTILE 14 POUCES (1 200 € SUR PACK)

Cet écran contribue à lui seul à l'effet "waouh" lorsqu'on monte à bord, non seulement par sa taille, mais aussi par sa définition. La finition d'entrée de gamme en est dépourvue de série, mais elle y donne accès par cette option, qui contient également le GPS (il n'y en a pas sur l'écran de 9,8 pouces de série). L'option s'accompagne de la colonne de direction à réglages électriques, un équipement digne d'une voiture de luxe.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

PACK DESIGN (3 000 € SUR 350H LUXE, 2 500 € SUR 450H LUXE)

Ce pack comprend non pas un mais deux toits vitrés selon la motorisation : sur la 450h, il s'agit d'un simple toit à ouverture électrique mais vélum manuel ; sur la 350h, c'est un toit panoramique ouvrant avec vélum électrique, ce qui explique la différence de prix. Le pack comprend également des clignotants à LED et des feux avant plus sophistiqués avec gestion automatique du passage feux de croisement/feux de route. Tous ces éléments sont de série sur Executive et F Sport Executive.

PAS INDISPENSABLE

LES TEINTES

Peintures vernies



Noir Ébène



Rouge Magma

Peintures métallisées (1 000 € sur Pack et Luxe, de série sur Executive et F Sport Executive)

Blanc Arctique



Gris Titane



Noir Graphite



Gris de Payne



Ocre Cornaline



Vert Kaki



Bleu Céleste

LES JANTES



Jantes alliage 18 pouces (série sur Pack et Luxe)



Jantes alliage 20 pouces (série sur Executive)



Jantes alliage 20 pouces F Sport (série sur F Sport Executive)

NOTRE CHOIX

Lexus NX 350h 4WD Executive

(70 490 € hors options + malus écologique 540 € + malus au poids 650 €)

Même si les finitions Pack et Luxe sont déjà bien équipées, c'est en Executive que le NX devient vraiment à la hauteur de ses prétentions, ne serait-ce que pour sa sellerie cuir, indisponible sur les niveaux inférieurs. Cette finition impose au bas mot la motorisation 350h 4WD, alors que nous aurions choisi la 2WD sans cela. Si vous avez une prise facilement accessible, la version 450h est, elle aussi, tout à fait recommandable.

RENAULT CLIO V

La cinquième génération de la star du marché français se décline sous une gamme rationnelle, passe à l'hybride et arbore une qualité de construction en hausse. L'offre en occasion est évidemment très fournie.

Par **Didier Laurent**

Une assez bonne cuvée : c'est ainsi qu'on pourrait résumer cette cinquième génération de Clio. Mieux finie que la précédente, agréable à conduire, elle accueille pour la première fois une motorisation hybride essence/électrique. Cette dernière constitue le haut de gamme et se veut plutôt destinée aux entreprises ou aux amoureux de technologie qui roulent principalement en ville. Car sur nationale ou autoroute, une motorisation hybride a des bienfaits limités sur la consommation. Dotée d'une gamme thermique assez moderne, la Clio propose aussi du diesel, qui est toujours valable si vous roulez beaucoup. Nous avons privilégié dans nos choix la définition 100 ch du moteur 1 l à 3 cylindres, pour sa rationalité. À noter que depuis le début de l'année 2021, ce moteur est également disponible en GPL. Bon à savoir en ces temps de carburant cher, même si l'offre est moins large en occasion. Dans tous les cas, portez plutôt votre choix sur une version avec le grand écran tactile central, de série ou acheté en option selon le niveau de finition. Vous vous y retrouverez à la revente mais aussi en agrément d'utilisation. Côté usage, la Clio V est assez polyvalente. Bien pour 3 ou 4 avec bagages, elle bénéficie d'un coffre dans la moyenne et d'une modularité classique. Elle n'offre toutefois pas de banquette coulissante ou de trappe à skis, comme sur le Captur.

	LA GAMME RENAULT CLIO V	Puissance moteur (ch)	Conso moyenne (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.0 SCe 65	65	6,0	Un prix d'appel sous 15 000 € en neuf, mais aucun intérêt sur route pour ce 3 cylindres atmosphérique. Consommation élevée pour la performance. Une version d'entrée de gamme pour les entreprises.
	1.0 SCe 75	75	5,8	Un tout petit peu plus de caractère pour cette version disparue du catalogue en 2020, là aussi pour les sociétés qui tiennent aux points du permis de leurs employés : le 0 à 100 km/h dépasse les 17 secondes…
	1.0 TCe 90	90	6,0	Cette version 90 ch est restée un moment disponible (jusqu'en septembre 2021) pour satisfaire certaines normes antipollution. Elle n'est pas forcément à éviter.
	1.0 TCe 100/ Eco-G 100 (GPL)	**100**	**5,8 (SP95)**	**La polyvalence par excellence, et un petit moteur turbo qui convient très bien à la Clio. Vaillant et frugal en carburant, il coche toutes les cases de la "bonne petite voiture" au quotidien. C'est notre choix, en boîte manuelle, mieux représentée en occasion. En GPL, les prestations sont les mêmes, mais la facture énergétique est plus basse.**
	1.3 TCe 130	130/140	6,5 (140 ch)	Plus d'allant pour cette version un peu plus chère et qui est mieux armée pour sortir de la ville ou pour les longs trajets. Mais dans la majeure partie des cas, elle dépasse les besoins. En RS Line, elle devient une petite sportive d'aspect, alors que cette génération n'aura pas de version R.S.
	1.6 E-Tech	140	6,0	L'hybride fait son entrée dans la gamme Clio avec une boîte de vitesses dont la technologie est en partie issue de la Formule 1. Si vous faites uniquement de la ville et que vous avez le budget, pourquoi pas. Des ajustements techniques ont été nécessaires en début de carrière.
Diesel	1.5 Blue dCi 85	85	4,6	Un petit diesel assez compétent, qui ne démérite pas sur route grâce à une valeur de couple qui lui donne de la souplesse.
	1.5 Blue dCi 115	115	4,8	Le meilleur diesel de cette courte gamme au gazole, qui n'a plus le vent en poupe sur le marché français. Certaines entreprises ou les gros rouleurs apprécieront néanmoins le côté économique de cette version.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 11 900 €

Diesel : à partir de 11 300 €

Génération : cinquième

Commercialisation : avril 2019

Restylage : non

Type de carrosserie : berline

Nombre d'exemplaires en circulation : 240 300



ADRIEN CORTESI

NOTRE CHOIX

Renault Clio
1.0 TCe 100 ch Intens
de 2020

1er prix prospecté : **16 000 €**
10 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur

Puissance maxi	100 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	160 Nm à 2 750 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée	999 cm³/5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5

Châssis

Diamètre de braquage	10,8 m
Pneumatiques	185/55 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,05/1,80/1,44/2,58 m
Poids/tractable freiné	1 151/900 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	33,5 s
0 à 100 km/h	11,9 s
90 à 130 km/h (en 4e/5e)	12,9/19,8 s
Vitesse maxi	188 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/65 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes	21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	138/137 cm
Volume coffre	370 dm³

LE BUDGET

Assurance (1) : 653 €	Carte grise (2) : 166,50 €

Autonomie

Moyenne	5,8 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,4/5,5/5,5 l/100 km
Autonomie/réservoir	724 km/42 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV (3)	299 €		Distribution (5)	146 €	
Amortisseurs AR (3)	284 €		Embrayage	788 €	
Disques AV (3)	438 €		FAP	non	
Disques AR (3)	460 €		Pneus (3)	173 €	
Plaquettes AV (4)	72 €		Feu AV	962 €	
Plaquettes AR (4)	96 €		Feu AR	602 €	
Filtre à air	30 €		Bouclier AV	611 €	
Filtre à huile	19 €		Bouclier AR	438 €	

bon/ moyen/ mauvais dans sa catégorie

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

LE BILAN FIABILITÉ

Le problème majeur de la Clio V, c'est l'électronique. Au fil du temps, les défauts sont identifiés et corrigés, mais privilégiez les modèles qui ont été mis à jour en concession. D'un point de vue purement mécanique, les grosses avaries sont rares.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

1.0 TCE 100

Sur un nombre assez limité de voitures, il a été relevé des pannes d'injecteurs. Cette avarie génère des difficultés (voire une impossibilité) de démarrage ou des à-coups à l'accélération. Les injecteurs défaillants sont généralement remplacés sous garantie.

BATTERIE

Des cas d'épuisement accéléré ont été relevés. Des voitures qui roulent peu ou qui restent parfois seulement trois jours sans être utilisées voient leur batterie se décharger. La garantie fonctionne normalement pour le remplacement.

ÉCRAN TACTILE

Plusieurs dysfonctionnements ont été relevés, des bugs allant jusqu'à un écran noir. Une reprogrammation ne suffit pas, il faut procéder à un remplacement. Amélioration depuis 2021.

BOÎTE DE VITESSES EDC

Surtout sur les modèles 2019 et 2020, des boîtes automatiques à double embrayage ont été remplacées sous garantie. Mais la transmission patine, voire ne permet plus d'enclencher certains rapports, notamment la première. Parfois, c'est au contraire un fort à-coup qui se fait ressentir au démarrage.

AUTRES DÉFAILLANCES

AIDES À LA CONDUITE

Sur certains modèles, il peut arriver que le voyant ESP s'allume sans raison. C'est un problème identifié au niveau du boîtier de gestion de l'ESP, lequel doit être reprogrammé. Autre source d'agacement, l'aide au maintien dans la voie qui réagit trop vivement. Là aussi, c'est une question de calibration logicielle.

BOÎTE DE VITESSES VERSION E-TECH

La nouvelle boîte à crabots qui équipe la version hybride a connu quelques défaillances au début de sa carrière. Lenteur de fonctionnement et passage des rapports avec des à-coups ou de manière anarchique ont provoqué quelques sueurs chez les premiers utilisateurs. Plusieurs mises à jour ont été effectuées, et le niveau d'agrément a bien progressé.

CLIGNOTANTS

Bien que le commodo soit remis en place après avoir bifurqué, la flèche qui indique la direction continue de clignoter au tableau de bord. Un défaut qui s'élimine par la reprogrammation du boîtier de gestion électronique des clignotants.

ÉLECTRONIQUE

Les avaries les plus courantes sont la gestion de la clim, des messages d'alerte divers au tableau de bord, de fausses alertes de dysfonctionnement d'airbag et des dysfonctionnements du système Easy Link (connectivité smartphone).

LES RAPPELS

MAJEURS

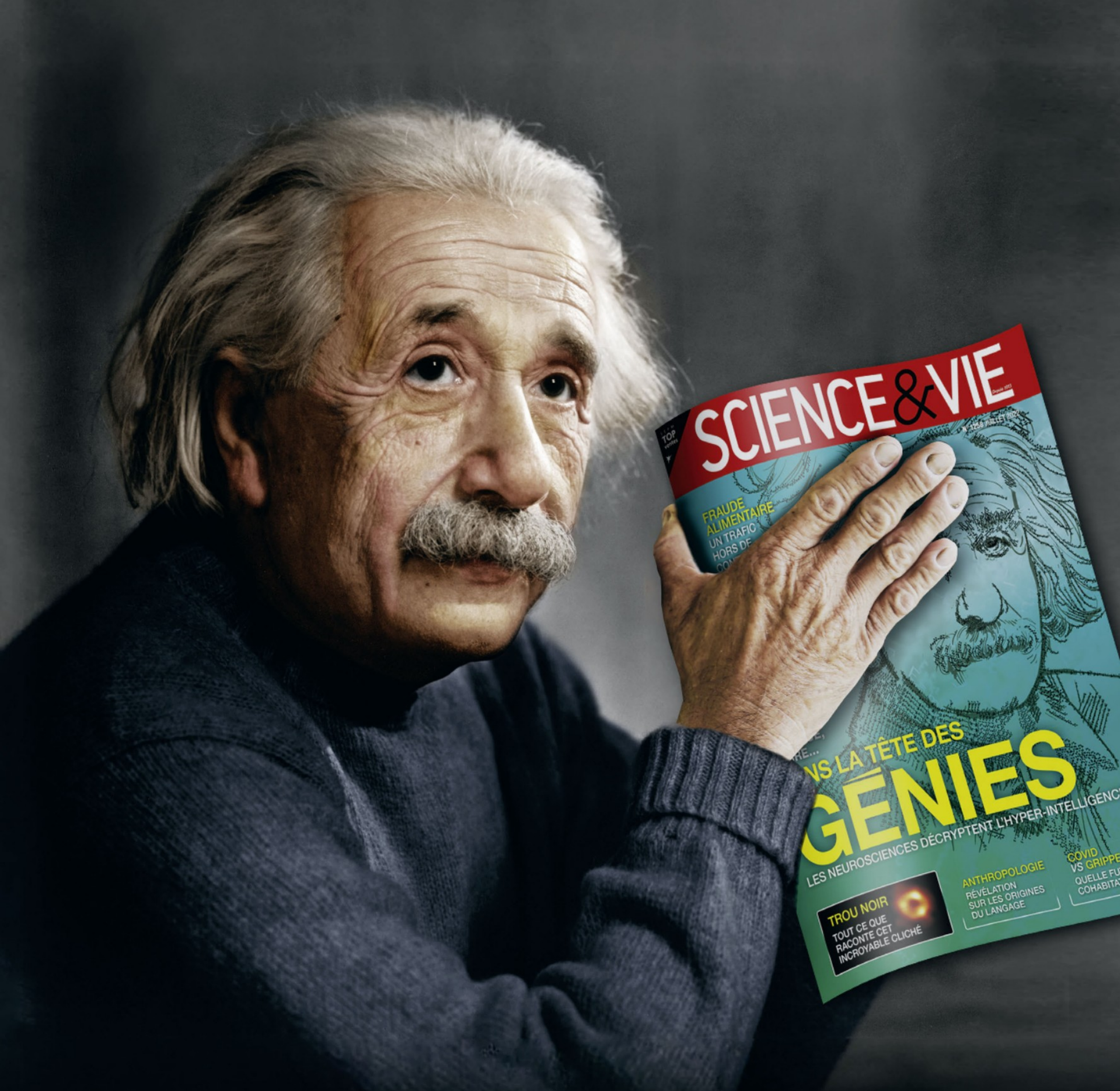
COLONNE DE DIRECTION (FÉVRIER 2020)

Cette opération concerne potentiellement 3 661 Clio équipées de la direction à assistance électrique, mais aussi certains Captur 2 et les Zoe. Toutes ces voitures ont été fabriquées entre avril et octobre 2019. Selon les cas, il se pourrait tout simplement que la DAE (direction assistée électrique) devienne inopérante. Dans ce cas, un message "panne de la direction assistée" s'affiche au tableau de bord. En après-vente, Renault procède au remplacement de la colonne de direction, à titre préventif. Il faut alors compter une immobilisation d'un peu plus de deux heures.

MINEURS

BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE (FÉVRIER 2020)

Sur 150 exemplaires de Clio V du début de carrière – sortis de chaîne entre le 10 juin et le 28 août 2019 –, il serait possible de passer de P (Parking) à R (marche arrière) sans appui préalable et simultané sur la pédale de frein. En revanche, si le frein de parking est engagé, la voiture reste immobilisée. Sur les véhicules concernés, Renault procède au contrôle d'un contacteur, lequel est spécifique à cette transmission. Les techniciens vérifient également le bon fonctionnement du levier de boîte. Une intervention qui ne dure en théorie que vingt minutes au maximum.



SCIENCE&VIE

LA RÉFÉRENCE

©MadsMadsen

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
NOUVEAU TONALE				
1.5T Hybrid 130 ch Super	NC		NC	35 400
1.5 T Hybrid 160 ch Ti	NC		NC	42 400
1.6T Diesel 130 ch Super	NC		NC	35 900
Surcoût Sprint : Super + 2 500 €				
Surcoût Ti : Sprint + 2 500 €				
Surcout Veloce : Ti + 2 500 €				
Surcoût Edizione Speciale : Sprint + 1 100 €				
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 Avus	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
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 €				

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

SÉRIE 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	5 208	19 290

Surcoût Confort Plus : Confort + 1 500 €

SANDERO

1.0 SCe 65 ch Essentiel	4		0	10 790
0.9 TCe 90 ch Confort	5		0	14 090
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	13 090

Surcoût Confort : Essentiel + 2 000 €

SANDERO STEPWAY

0.9 TCe 90 ch Essentiel	5		0	14 290
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	14 790

Surcoût Confort : Essentiel + 1 300 €

JOGGER

1.0 TCe 110 ch Essentiel	5		10	16 900
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	15 990

Surcoût Confort : Essentiel + 1 700 à + 2 310 €

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	19 850
1.3 TCe 150 ch Confort EDC	8	M	330	22 150
1.0 Eco-G 100 ch Essentiel	5		0	15 490
1.5 dCi 115 ch Essentiel	6		0	17 990

Surcoût Confort : Essentiel + 2 660 €

Surcoût Prestige : Confort + 1 250 €

Surcoût Up & Go : Prestige + 300 €

Surcoût Extreme : Prestige + 1 200 €

DS AUTOMOBILES

TYPE	CV	B/M*		PRIX
DS 3 CROSSBACK				
1.2 PureTech 100 ch Montmartre	5		0	25 600
1.2 PureTech 130 ch Montmartre Auto.	7	M	230	28 600
1.2 PureTech 155 ch Perf. Line+ Auto.	8	M	400	36 500
1.5 BlueHDi 110 ch Montmartre	6		0	26 600
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille Auto.	7		0	32 400
E-Tense Montmartre	4	B	6 000	37 600

Surcoût Bastille : Montmartre + 2 800 €

Surcoût Performance Line : Bastille + 200 €

Surcoût Toits de Paris : Performance Line + 800 €

Surcoût Faubourg : Performance Line + 2 500 €

Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 3 400 €

Surcoût Rivoli : Performance Line+ + 1 700 €

Surcoût Louvre : Rivoli + 3 000 €

DS 4

1.2 PureTech 130 ch Bastille Auto.	7	M	210	30 100
1.6 PureTech 180 ch Performance Line Auto.	10	M	650	36 300
1.6 PureTech 225 ch Performance Line + Auto.	13	M	898	43 100
E-Tense 225 ch Bastille +	10	B	1 000	38 800
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille + Auto.	7		0	32 100

Surcoût Bastille + : Bastille + 1 000 €

Surcoût Performance Line : Bastille + + 2 700 €

Surcoût Trocadero : Performance Line + 2 500 €

Surcoût Cross Trocadero : Trocadero + 600 €

Surcoût Performance Line + : Cross Trocadero + 1 100 €

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

* 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 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	12 590
1.2 84 ch GT Line	4		0	16 490
1.0 T-GDi 100 ch GT Line	5		0	18 090
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	15 590
1.0 T-GDi 100 ch Active	5		0	18 690
1.0 T-GDi 100 ch mHEV GT Line	5		0	21 090
1.0 T-GDi 120 ch mHEV GT Line	6		0	21 790
Surcoût Active : Motion + 1 800 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 800 €				
STONIC				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5		0	20 490
1.0 T-GDI 120 ch MHEV Active	6		0	23 590
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	22 190
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6		0	22 690
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	M	75	25 790
GT DCT	11	M	1 386	34 590
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7		0	26 790
Surcoût Active : Motion + 2 100 €				
Surcoût GT Line : Active + 2 000 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 2 400 €				
CEED SW (BREAK)				
Hybride Rechargeable Motion	5	B	1 000	36 290
Surcoût : 5 portes + 1 000 €				
PROCEED				
1.0 T-GDi 120 ch GT Line	6		0	28 790
1.5 T-GDi 160 ch GT Line	8	M	125	29 790
GT DCT	12	M	1 386	36 990
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	48 690
325 ch Air Active	6	B	3 000	52 690
GT	11		0	67 690
Surcoût Air Design : Air Active + 3 800 €				
Surcoût GT-line : Air Design + 4 000 €				

SORENTO

Hybride Motion	10	M	700	42 490
Eco plug-in Motion	10	B	1 000	49 990

Surcoût Active : Motion + 4 000 €
Surcoût Design : Active + 4 000 €
Surcoût Premium : Design + 4 000 €

STINGER

GT	25	M	31 695	64 390

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 Prcgressive 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 €				
CLA COUPÉ				
180 Prcgressive Line	8	M	150	36 550
200 Prcgressive Line Auto.	9	M	190	40 800
250 Prcgressive 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

* 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.

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	57 700
45 AMG S	31	M	30 056	75 700
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	61 700
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
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	15	M	10 980	71 200
53 AMG 4Matic+	32	M	34 847	96 500
220 d AMG Line	11	M	2 544	67 300
400 d AMG Line 4Matic	21	M	16 531	83 000
CLASSE E CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 5 900 €				
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	104 550
220 d	11	M	400	77 500
400 d	21	M	7 065	97 350
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	120 800
53 4Matic+	33	M	27 799	137 950
63 S E-Performance	NC	M	7 462	211 400
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 N-Connecta	6	B	6 000	40 800
Surcoût N-Connecta : Acenta + 3 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 150 €				
QASHQAI				
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Visia	7	M	400	31 300
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M	360	36 900
e-Power 190 ch Acenta	8		0	38 200
Surcoût Acenta : Visia + 2 500 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 800 €				
Surcoût Tekna+ : Tekna +3 000 €				
ARIYA				
218 ch Advance 63 kWh	3	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	16 900
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	20 400
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7		0	25 200
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	22 900
e Edition	1	B	6 000	33 200
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	23 850
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7		0	26 850
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6		0	27 950
e 136 ch Edition	4	B	6 000	37 500
Surcoût Elegance : Edition + 1 650 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 850 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 3 450 €				
ASTRA				
1.2 Turbo 110 ch	6		0	25 050
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7		0	29 500
Hybrid 180 ch Edition	8	B	1 000	36 250
1.5 Diesel 130 ch Elegance Auto.	7		0	33 700
Surcoût Edition : "base" + 1 200 €				
Surcoût Elegance : Edition + 2 450 €				
Surcoût GS Line : Elegance + 1 250 €				
Surcoût Ultimate : GS Line + 4 100 €				
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	45 200
2.0 Diesel 174 ch GS Line Auto.	9	M	75	46 400
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
Carrera GTS	37	M	40 000	147 219
Sport Classic	47		NC	180 608
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	89 357
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	97 797
4S	NC	M	40 000	122 996
GTS	37	M	40 000	145 406
Turbo S	58	M	40 000	197 154
4 E-Hybrid	21		0	117 477
4S E-Hybrid	33		0	134 996
Turbo S E-Hybrid	49		0	197 154
Surcoût Platinum Edition : 2.9 + 17 518 € / 4 E-Hybrid + 10 965 €				
PANAMERA SPORT TURISMO				
Surcoût : berline + 2 880 € à + 13 320 €				
MACAN				
2.0	16	M	32 316	66 249
T	16		NC	71 440
S	26	M	36 798	75 437
GTS	33	M	40 000	92 190
CAYENNE				
3.0	24	M	40 000	83 210
S	34	M	40 000	101 657
GTS	35	M	40 000	120 377
Turbo	47	M	40 000	151 716
E-Hybrid	21		0	98 330
Turbo S E-Hybrid	42		0	182 916
Surcoût Platinum Edition : 3.0 + 10 432 € / S + 9 238 € / E-Hybrid + 5 917 €				
CAYENNE COUPÉ				
3.0	23	M	40 000	90 290
S	33	M	40 000	107 177
GTS	35	M	40 000	124 337
Turbo	46	M	40 000	156 756
Turbo GT	59	M	40 000	204 721
E-Hybrid	20		0	102 660
Turbo S E-Hybrid	42		0	186 636

RENAULT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
TWINGO				
1.0 SCe 65 ch Equilibre	4		0	15 750
E-Tech Authentic	3	B	6 000	23 650
Surcout Equilibre : Authentic + 1 300 €				
Surcoput Techno : Equilibre + 1 400 €				
Surcoût Urban Night : Equilibre + 2 300 € / Techno + 900 €				
ZOE				
R110 Equilibre	4	B	6 000	32 800
R135 Iconic	4	B	6 000	36 000
Surcoût Evolution : Equilibre + 1 500 €				
CLIO V				
1.0 SCe 65 ch Authentic	4		0	17 100
1.0 TCe 90 ch Equilibre	6		0	19 900
1.3 TCe 140 ch Techno	7		0	24 150
E-Tech Hybride 145 ch Equilibre	6		0	22 350
1.0 TCe 100 GPL Evolution	6		0	21 750
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	6		0	23 000
Surcoût Evolution : Authentic + 2 900 €				
Surcoût Techno : Evolution + 1 150 €				
Surcoût R.S. Line : Techno + 1 850 €				
CAPTUR				
1.0 TCe 90 ch Equilibre	5	M	150	23 400
1.3 Mild Hybrid 140 ch Techno	7	M	100	28 000
1.3 Mild Hybrid 160 ch Techno EDC	8	M	125	30 500
1.0 TCe 100 ch GPL Evolution	5		0	25 050
E-Tech 145 ch Evolution	5		0	29 500
E-Tech Hybride Rechargeable 160 ch Techno	5	B	1 000	36 950
Surcoût Evolution : Equilibre + 1 350 €				
Surcoût Techno : Evolution + 1 700 €				
Surcoût Rive Gauche : Techno + 900 €				
Surcoût R.S. Line : Techno + 2 000 €				
Surcoût Iconic : R.S. Line + 1 500 €				
MÉGANE				
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	M	125	28 800
1.3 TCe 160 ch R.S. Line EDC	8	M	190	35 050
R.S. EDC	19	M	12 012	44 650
E-Tech hybride rechargeable 160 ch Techno	5	B	1 000	40 700
1.5 Blue dCi 115 ch Evolution	6		0	30 800
Surcoût Techno : Evolution + 1 950 €				
Surcoût R.S. Trophy : R.S. + 5 000 €				

MÉGANE ESTATE				
Surcoût : berline + 1 000 €				
MÉGANE E-TECH				
EV40 130 ch Standard Charge Equilibe	4	B	6 000	35 200
EV60 220 ch Super Charge	4	B	6 000	40 200
EV60 220 ch Optimum Charge	4	B	6 000	41 700
Surcoût Techno : Equilibre + 3 000 €				
Surcoût Iconic : Techno + 2 700 €				
SCÉNIC				
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	M	400	33 200
1.3 TCe 160 ch Executive EDC	8	M	898	41 400
Surcoût Techno : Evolution + 1 400 €				
GRAND SCÉNIC				
Surcoût : Scénic + 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 Evolution EDC	8	M	1 276	43 700
2.0 Blue dCi 185 ch Initiale Paris X-Tronic 4x4-i	10	M	6 724	48 000
Surcoût Initiale Paris : Evolution + 8 600 €				
ESPACE				
2.0 Blue dCi 160 ch Evolution	8	M	3 331	50 900
2.0 Blue dCi 190 ch Evolution	10	M	3 784	53 200
Surcoût Initiale Paris : Evolution + 8 700 €				
KANGOO				
1.0 TCe 100 ch Equilibre	5	M	1 276	25 900
1.3 TCe 130 ch Techno	7	M	1 276	28 900
1.5 Blue dCi 95 ch Equilibre	5	M	260	27 300
1.5 Blue dCi 115 ch Techno	6	M	898	29 800
Surcoût Techno : Equilibre + 1 500 €				

ROLLS-ROYCE

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

SEAT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
IBIZA				
1.0 80 ch Référence	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 €				
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

* 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.

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	37 400
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	26 900
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	42 750
GR86				
2.4	15	M	16 950	33 900
RAV4				
Hybride Dynamic	9		0	44 000
Hybride Rechargeable Design AWD	9	B	1 000	52 450
Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €				
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €				
MIRAI				
Lounge	4	B	2 000	69 400
Surcoût Executive : Lounge + 6 000 €				
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	56 400
3.0	23	M	10 980	68 400
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €				
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
TOURAN				
1.5 TSI EVO 150 ch Lounge	8	M	740	33 595
2.0 TDI 122 ch Lounge	6	M	150	35 645
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8	M	260	39 120
Surcoût Active : Lounge + 880 €				
Surcoût Carat : Lounge + 2 140 €				
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	30 620
2.0 TDI 102 ch	6	M	50	32 190
2.0 TDI 122 ch	6	M	50	33 390
Surcoût Life : "base" + 5 300 €				
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	58 050
Surcoût Plus : Start + 2 100 € à + 6 650 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 4 350 € à + 5 250 €				
C40				
Recharge Start	6	B	2 000	46 800
Recharge Twin Plus	12	B	2 000	59 550
Surcoût Plus : Start + 6 150 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 4 350 €				
S60				
B3 essence Start	9	M	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		0	90 800
B5 Start	13	M	11 551	77 150
Surcoût Ultimate Style Chrome : Start + 12 830 € à + 14 180 €				
Surcoût Ultimate Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €				

EN KIOSQUE CET ÉTÉ

N° 1114

du 28 juillet



KIA

Essai : Kia Niro Hybride

Changement générationnel pour ce SUV coréen dont le design évolue largement. Le nouveau Niro se prétend plus dynamique que son prédécesseur et proposera trois niveaux d'électrification : 100 % électrique, hybride rechargeable et non rechargeable HEV. Cette dernière version est la première à l'essai.

Essai : Nissan Ariya

Proposé uniquement en 100 % électrique, le Nissan Ariya partage sa plate-forme avec la Renault Mégane E-Tech, mais il voit les choses en plus grand puisqu'il vient se placer entre le Qashqai et le X-Trail. Ce nouveau SUV japonais sera-t-il aussi agréable à conduire que la berline française ?



NISSAN



GAËL THILL

Essai : Toyota Corolla

La Corolla passe par la case restylage, avec cette 12e génération ! Au programme, peu d'évolutions au niveau du design, mais deux versions hybrides qui progressent à la fois en puissance et en performances, tout en consommant moins. Mais comment font les ingénieurs de Toyota ?

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)
A participé à ce numéro : Jacqueline Voyant

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 : 30 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

Audi A3 Sportback

Le futur nous anime.



Gamme Audi A3 Sportback (hors S3, RS 3 & TFSI e) : consommation mini/maxi en cycle mixte (l/100 km) : 4,3 - 7,4. « Tarif » au 01/04/2022. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS 832 277 370. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

POUR LES TRAJETS COURTS, PRIVILÉGIEZ LA MARCHE OU LE VÉLO. #SeDéplacerMoinsPolluer

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

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

Audi St-Thibault-des-Vignes
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 St-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

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

Le SUV ID.4 100 % électrique, c'est le confort d'un habitacle spacieux et connecté, l'ergonomie d'un SUV au design dynamique et jusqu'à 511 km* d'autonomie. Sa recharge rapide (100 km en 7 minutes**) le rend idéal pour une escapade d'un week-end ou tout simplement pour profiter du plaisir de la route en toute simplicité, et surtout sans rejet de CO_2.



ID.4, 100 % électrique.
Rien ne vous retient.

* Selon la norme WLTP. ** Temps de recharge pour une autonomie de 100 km (WLTP) avec une puissance de charge DC 135 kW (recharge à partir de 5 %) valable pour ID.4 Pro ou Pro Performance pouvant varier selon les conditions de conduite.

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

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