SEPM TOP ventes

Du 28 juillet au 24 août 2022

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1114



DS 9



CONCEPT MINI ACEMAN

SUV POUR FAMILLES BRANCHÉES

ALFA ROMEO, LANCIA, DS...

Le pari premium de Stellantis



ALFA ROMEO PALADE



LANCIA AURELIA

ESSAIS



RENAULT MÉGANE E-TECH EV40

Bonne affaire ou version à éviter ?

COMPARATIF

VOLKSWAGEN ID.5, KIA EV6, VOLVO C40, SKODA ENYAQ COUPÉ, HYUNDAI IONIQ 5

De la gueule... mais pas que !



LAMBORGHINI AVENTADOR ULTIMAE ROADSTER

Sortie en fanfare



L 14595 - 1114 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.

N° 1114

Du 28 juillet au 24 août 2022


Alfa Romeo Giulietta/P. 13


Mini Aceman/P. 20


Nissan Ariya/P. 66


Opel Astra Sports Tourer/P. 46

SOMMAIRE

Découvrir

10 Les nouveautés premium de Stellantis

Alfa Romeo Giulietta et Palade, **Jeep** électrique, **Lancia** Aurelia et Delta, **DS** 9 ASL et 7, **Maserati** Grecale…

20 **Mini** Concept Aceman

Comprendre

24 **Zones à faibles émissions :** la machine à exclure prend du retard

Conduire

34 **Renault Mégane E-Tech** EV40 130 ch Standard Charge

40 **Kia Niro** 1.6 T-GDi Hybride 141 ch

46 **Opel Astra Sports Tourer** Hybride rechargeable 180 ch

50 Les nouveaux Skoda Enyaq Coupé et Volkswagen ID.5 face à leurs rivaux

Hyundai Ioniq 5 218 ch/**Kia EV6** 2WD 229 ch/**Skoda Enyaq Coupé** 80 204 ch/**Volkswagen ID.5** 204 ch/**Volvo C40** Recharge 231 ch

60 **Ford Focus** 1.0 Flexifuel Hybrid 125 ch

62 **Lamborghini Aventador** Ultimae LP 780-4 Roadster 780 ch

66 **Nissan Ariya** 218 ch

72 **Toyota Corolla Touring Sports** Hybrid 140 ch

76 Le chef des essais vous répond

Vibrer

78 **Dans la peau de…** Sabine Pannetrat, designer Couleurs & Matières DS

82 **Rallye :** Kalle Rovanperä, le nouveau Finlandais volant

84 Rétro : **Renault 18** (1979)

S'offrir

88 Configurateur : **Citroën C5 X**

92 Occasion : **Toyota Prius**

95 Prix du neuf

Le tarif des voitures neuves

103 Les professionnels s'affichent

Les petites annonces


Volkswagen ID.5/P. 50


Ford Focus/P. 60


Renault Mégane E-Tech/P. 34


Citroën C5 X/P. 88

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

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

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


Kia Niro/P. 40



ABONNEZ-VOUS !
Retrouvez toutes nos offres p. 32 et sur www.kiosquemag.com



LAURENT VILLARON

LA COULEUR DES COUSSINS

Le grand journaliste automobile Jean Bernardet avait une expression fétiche, lorsque des petits jeunes comme moi (à l'époque…) venaient lui parler style ou présentation intérieure : *"Mais on ne va quand même pas juger une voiture sur la couleur des coussins !"* C'était sa manière de signifier combien il considérait comme dérisoires les critères esthétiques pour évaluer un nouveau modèle. Cette maxime a connu son apogée lors de l'élection de la Voiture du siècle, par les membres du jury de la Voiture de l'année, dont il faisait partie. Il avait milité pied à pied, organisant des coalitions entre confrères, pour imposer que l'Autobianchi Primula fasse partie de la liste. L'Autobianchi quoi ? En effet, bien rares sont ceux qui connaissent encore ce modèle et son importance. La Primula a pourtant été la première à intégrer un moteur transversal avec la boîte dans son prolongement. Ce que l'on appelle, aujourd'hui encore, la disposition Giacosa, du nom de Dante Giacosa, le directeur du bureau d'études de Fiat à l'origine de cette architecture. Et alors ? Alors, l'immense majorité des voitures européennes actuelles reprend cette installation, qui a révolutionné l'implantation mécanique des traction avant. Mais esthétiquement, la Primula n'a pas vraiment marqué les esprits.

En relisant notre dossier consacré aux futurs modèles premium de Stellantis, je souriais tristement en imaginant ce qu'en aurait pensé Jean Bernardet. Lancia et Citroën, dont est issu DS, ont probablement été les marques les plus innovantes, les plus anticonformistes (et les moins rentables…) d'Europe du temps de leur indépendance. Ne parlons pas d'Alfa Romeo et de son incomparable passé sportif, qui en faisait avant-guerre l'équivalent italien de Bugatti. Aujourd'hui, rentabilité et électrification obligent, il n'est plus question que de style. Dessous, ce sera plat unique. Ou plutôt, plate-forme commune. Ni indigente ni exceptionnelle, sans doute. Cela fera le job et répondra aux besoins supposés des clients. Mon camarade Christophe Bonnaud, qui a réalisé ce dossier, semble s'en accommoder. Et puis, apparemment, nous n'avons pas le choix. Qu'il me soit quand même permis de regretter que, désormais, ce soit la "couleur des coussins" qui fasse seule la valeur d'une marque.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Depuis un mois et demi, je ne reçois *L'Auto-Journal* que le lundi, voire le mardi qui suit le jeudi de parution. Est-ce normal ? Sachant qu'il est, habituellement, en kiosque le vendredi ou le samedi.

François David

Il est logique que vous ayez reçu avec du retard les numéros 1 109, 1 110 et 1 112. Nous avons en effet été dans l'obligation de décaler la distribution pour respecter plusieurs embargos qui ont concerné la publication des premières images des BMW X1, Mercedes GLC, Renault Scénic Vision, Citroën C4 X. Toutes nos excuses.

Dans votre numéro 1 111, concernant le futur Renault Austral, vous indiquez deux versions dites "full hybrides" de 160 ou 200 ch sur deux réseaux différents 240 ou 400 V. Quelle différence ?

Paul Redons

Aucune, puisqu'il s'agit d'une erreur de notre part. Les moteurs électriques de ces deux versions d'Austral seront alimentés par du 400 V uniquement. La batterie est identique dans les deux cas avec une capacité de 1,7 kWh. Même chose pour les moteurs électriques et thermiques, la différence de puissance étant obtenue par une bride électronique.

NOUVELLE

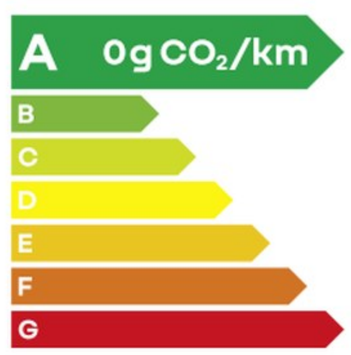
RENAULT MEGANE E-TECH

100% électrique

jusqu'à 470 km d'autonomie,(1) 26 systèmes avancés d'aide à la conduite,(2) 300 brevets déposés, nouvel écran openR de 774 cm² avec système openR link connecté à Google(3)

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

commander



(1) 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. (2) selon version. (3) 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

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

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE

GAELLE LE BOULICAUT

RÉTROFIT FANTAISIE

Renault ne rate pas une occasion de célébrer les 50 ans de la Renault 5, apparue en 1972. Il faut dire que la citadine préférée des Français s'est vendue à plus de 5 millions d'exemplaires. Parmi les multiples initiatives : ce show car Renault 5 Diamant, projet confié au designer français Pierre Gonalons. Le résultat est pour le moins surprenant. Sous sa peinture rose tricouche, la R5 Diamant se présente avec des projecteurs et feux arrière facettés. À l'intérieur, le volant de type "spirale" est élaboré à partir de marbre et de carbone, deux matériaux que tout oppose. Équipée d'un moteur 100 % électrique, la Renault 5 Diamant sera vendue aux enchères et devrait permettre à Renault de faire son entrée dans le monde des NFT (certificat de propriété numérique), tendance actuelle dans les univers de l'art et du luxe.

LES NOUVEAUTÉS PREMIUM DE STELLANTIS

Alfa Romeo Giulietta p. 12

MÉGA

Le marché du premium que lorgne Stellantis permet des marges intéressantes. Avec ses trois marques – Alfa Romeo, Lancia et DS – en (re)construction, et face à une concurrence établie, le groupe peut-il réussir ses paris ?

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

Le premium chez Stellantis, ex-PSA, ne date pas d'hier. En 2007, alors qu'il vient tout juste d'être nommé président du groupe, Christian Streiff interpelle Vincent Besson, alors directeur marketing produit de Citroën. Les deux hommes discutent devant trois maquettes étonnantes qui donneront vie à la ligne DS : les Citroën DS3, DS4 et DS5. Christian Streiff veut pousser plus loin la DS3 dans l'univers du premium en la nourrissant davantage des codes et équipements de ce segment particulièrement lucratif. Vincent Besson calme le jeu, car la DS3 commercialisée en 2010 fait déjà un bond extraordinaire par rapport à la C2 qu'elle remplace dans l'offre Citroën. La ligne DS deviendra une marque à part entière en 2014. Entre-temps, Peugeot se désespère de rester à la traîne de DS et propose plusieurs projets aptes à concurrencer cette nouvelle ligne Citroën. Notamment le projet DDC issu du concept-car HR1, un petit SUV urbain. Mais avec la naissance de la marque DS, Peugeot se voit contraint d'abaisser d'un cran ses ambitions et reste une marque généraliste qui opère cependant une très sensible "montée en gamme", aux frontières du premium. Tout le monde trouve alors sa place au sein de PSA : Citroën avec ses tarifs compétitifs, Peugeot avec ses produits d'excellence, Opel qui prend place dans ce wagon et DS qui assume, seule, son rôle de marque premium. Avec la formation du groupe Stellantis mis en orbite en février 2021, DS intègre un nouveau pôle premium où elle n'est désormais plus seule : Alfa Romeo et Lancia la rejoignent. L'union fait la force, dit-on. Mais l'union peut parfois rimer avec rébellion. Voici comment Stellantis va tenter d'éviter ce piège.



DS 9 ASL p. 16

Lancia Aurelia p. 14

E-POLE

Make Alfa great again !

Pour Alfa Romeo, la situation est simple : après l'arrivée du Tonale, conçu avant la naissance de Stellantis, il est enfin question de véritable renouveau. Avec une donnée capitale qui repose sur sa présence aux États-Unis.



Alfa est à la recherche de volumes de vente, et pour ce faire proposera un petit SUV concurrent des DS 3 Crossback sur la même base technique.



Alfa Romeo voit grand, mais va d'abord s'immiscer sur un marché porteur et lucratif, celui des crossovers du segment B où les offres pullulent : Peugeot 2008, Volkswagen T-Cross, Opel Mokka, Renault Captur ou encore DS 3 Crossback. Bref, il faut asseoir la pérennité économique d'une marque en plein renouveau. Cette prochaine Alfa reposera donc sur la plate-forme e-CMP des Peugeot 2008, Opel Mokka ou DS 3 Crossback. Le design sera l'une des rares possibilités de différenciation. On ne sait pas encore si Alejandro Mesonero, qui dirige le bureau de design de la marque italienne, a eu le temps depuis son arrivée de modifier le design de ce petit SUV. En interne, ce dernier aura même droit à un nouveau rival avec une Baby Jeep électrique *(voir encadré)*. Le prochain SUV Alfa Romeo sera donc la première Alfa de l'ère Stellantis, puisque le Tonale a été conçu dans l'entité Fiat Chrysler, alors concurrente de PSA. Ce dernier aura droit à une sacrée concurrente interne sur le marché américain avec le modèle Hornet de Dodge (marque affiliée au groupe Stellantis North America). Il s'agit d'une copie du Tonale avec une face avant inédite et des motorisations identiques à celles de l'Alfa Tonale, notamment la version hybride rechargeable dotée du moteur "L3", qui délivre 272 ch pour une autonomie de presque 50 km en 100 % électrique. Ce modèle américain sera produit aux côtés du Tonale dans l'usine de Pomigliano d'Arco près de Naples, berceau de l'Alfasud ! Le petit SUV d'Alfa Romeo, lui, ne naîtra pas en Italie mais en Pologne, où le groupe modernise son site de Tychy *"pour y produire de nouveaux modèles hybrides et électriques siglés Alfa Romeo, Fiat et Jeep à partir du second semestre 2022"*.

Côté technique, ce nouveau SUV Alfa Romeo pourrait bénéficier de l'inédit moteur d'Emotors (coentreprise à 50/50 formée avec Nidec Leroy-Somer) qui offre une puissance de 160 ch face aux 136 ch actuellement proposés par les concurrentes au sein du groupe.

Après le Tonale et le petit SUV urbain, Alfa Romeo investirait le segment des compactes premium avec sa future Giulietta. Cette berline calquerait ses dimensions sur celles de la DS 4, comme le fera d'ailleurs en 2028 sa cousine Lancia Delta *(voir p. 14)*. Comme la Lancia et la DS, l'Alfa Romeo Giulietta devrait adopter les grandes roues caractéristiques des modèles premium du groupe Stellantis et contenir son gabarit en deçà de 4,50 m.

Techniquement, la plate-forme serait celle des Peugeot 308 et DS 4 et proposerait la version la plus

Le plan produit d'Alfa doit à la fois satisfaire les États-Unis et l'Europe. Cette future berline Giulietta est attendue de pied ferme.

ALFA ROMEO

puissante de l'hybride rechargeable disponible ici, à savoir celle de 225 ch. Le patron d'Alfa Romeo doit d'ores et déjà pousser pour plus de puissance. Pour autant, la plate-forme retenue pour les 308 et DS 4 ne dispose pas de train arrière multibras et ne peut pas (encore ?) recevoir de machine électrique à l'arrière. Une variante 100 % électrique deux roues motrices serait évidemment programmée, comme on peut s'en douter après l'annonce de Peugeot (même plate-forme) qui a officialisé sa future e-308 pour 2023.

Et aussi une grande berline ?

Deux SUV (urbain et compact), une berline au cœur du marché, la gamme Alfa Romeo se restructure. Considérant que les performances font partie de l'ADN d'Alfa Romeo, le constructeur italien pourrait se tourner vers la grande plate-forme STLA Large pour compléter sa gamme par le haut. La STLA Large est capable de s'habiller de silhouettes longues de 4,70 m à 5,40 m et larges de 1,90 m à 2,03 m, le tout avec des machines 100 % électriques délivrant de 204 à 410 ch ! L'ensemble serait revêtu d'une carrosserie de grande routière avec, pourquoi pas, une silhouette de coupé rappelant les GTV pour l'accompagner avec des versions



JEEP

Dévoilée en début d'année, la petite Jeep électrique débarquera en 2023.

UNE JEEP DANS LES PATTES

Bonne ou mauvaise nouvelle pour les marques Europe de Stellantis ? Jeep va commercialiser au tout début de l'année prochaine un modèle inédit, 100 % électrique, conçu sur la base e-CMP des Peugeot 2008, DS 3 Crossback et… SUV Alfa Romeo. Voilà que cette dernière se trouvera confrontée à une rivale interne sur le marché européen, voire sur le continent nord-américain si la petite Jeep va jusque là-bas.

Tout reste à faire !

Lancia a déjà annoncé son plan produit qui court sur les années 2024 à 2028. Trois modèles inédits sont attendus pour une renaissance jusqu'alors inespérée. Merci qui ? Merci, Stellantis !

Le plan stratégique à dix ans de Lancia prévoit *"trois nouveaux modèles, un tous les deux ans, à partir de 2024, pour une gamme performante couvrant 50 % du marché. À partir de 2026, seuls des véhicules 100 % électriques seront lancés"*. Pour l'heure, seule l'Europe est concernée, car il s'agit de replacer la marque sur des marchés où elle est absente depuis des années (France, Allemagne, Espagne, Belgique et Pays-Bas notamment). Lancia, ce ne sont pas que des chiffres, mais une histoire et un passé prestigieux, voire sportif. C'est *"un style italien, mélange unique d'élégance classique, d'intelligence, de créativité et de passion"*, explique Jean-Pierre Ploué, le directeur du design de la marque, qui ne manque pas d'ambition au moment de dessiner les trois modèles annoncés le 20 mai dernier. Le premier sera la remplaçante de l'Ypsilon, de 4 m de longueur, qui reposera sur la plate-forme STLA Small multi-énergie (essence et 100 % électrique).

Vaisseau amiral

Luca Napolitano, patron de Lancia, annonce pour 2026 l'arrivée d'un *"vaisseau amiral de la gamme"* qui ne mesurera pas 5 m comme une DS 9 mais seulement 4,60 m, contre 4,69 m à la nouvelle Peugeot 408. Pour autant, celle que nous appellerons Aurelia trouvera sa place dans l'univers du premium. Jean-Pierre Ploué appliquera sans doute un design qui repose selon ses dires sur l'idée *"d'éliminer l'excès pour arriver à la pureté des formes et des contenus"*. Les mots clés seraient l'harmonie, l'équilibre, l'épure. Jean-Pierre Ploué ajoute que les futures Lancia *"intégreront avec brio le nec plus ultra des technologies disponibles au moment de leur conception"*. Sans doute partagées avec ses deux colocataires. Techniquement, l'Aurelia reposerait sur la plate-forme STLA Medium des futures DS, soit l'actuelle EMP2 V3 des Peugeot 408 et Citroën C5 X dans son évolution multi-énergie, avec une variante 100 % électrique. Ce futur vaisseau amiral coifferait donc la gamme, tout en laissant le champ libre à DS et Alfa Romeo pour des modèles plus ambitieux en matière de gabarits.

D'autant que deux ans après cette Aurelia, en 2028 donc, Lancia a officiellement annoncé l'arrivée d'une nouvelle génération de Delta, modèle *"qui comptera beaucoup dans la reconstruction de la marque"*. Cette



Avant la Delta, Lancia compte jouer la carte du luxe à l'italienne avec son futur vaisseau amiral, qui pourrait s'appeler Aurelia.



Officiellement annoncée par Lancia, la future Delta sera 100 % électrique et ne sera pas là avant 2028 !

Delta ne bénéficiera pas de moteurs thermiques hybrides comme l'Ypsilon ou l'Aurelia car, en 2028, la marque italienne précise que *"tous les véhicules commercialisés seront 100 % électriques"*. Cette future Delta sera donc conçue sur la plate-forme STLA Medium dans son évolution ultime, 100 % électrique. Cette compacte calquera exactement son gabarit sur celui de la DS 4 (4,40 m de longueur) et, comme tous les modèles premium du groupe, adoptera les grandes roues et donc des proportions idéales. Lancia annonce officiellement qu'elle s'enrichira à bord d'un style typiquement italien. *"Inspirées des matériaux exclusifs de ses anciens modèles emblématiques, telles les Gamma, Thema et Flavia, les Lancia de nouvelle génération offriront un environnement confortable avec une technologie embarquée simple et intuitive, en ligne avec son ADN."* Plus surprenant, le système SALA, pour Sound Air Light Augmented sera, d'après le constructeur, *"une interface virtuelle minimaliste et intelligente qui donnera au client le contrôle total de l'habitacle du véhicule, de la sonorisation à la climatisation en passant par l'éclairage, via une seule commande"*. Tout cela est très intrigant et étonnant. Vous êtes prêt ?



Jean-Pierre Ploué à la direction du design *(à gauche)* et Luca Napolitano à celle de la marque. Une équipe "commando" !

LANCIA

C'EST QUI, LE PATRON?

Dans la galaxie Stellantis, chacune des 14 marques a son propre patron ainsi que son directeur de design attitré. Chez Alfa Romeo, Jean-Philippe Imparato (ex-Peugeot) dirige la firme italienne et Alejandro Mesonero tient les rênes du style. Chez DS, Béatrice Foucher chapeaute la marque et Thierry Métroz (ex-Citroën), le design. Une originalité concerne Lancia puisque le patron de la marque, Luca Napolitano, œuvre avec son directeur de design qui n'est autre que Jean-Pierre Ploué, par ailleurs patron des directeurs de design des marques Stellantis Europe : Abarth, Alfa Romeo, Citroën, DS Automobiles, Fiat Europe, Lancia, Opel, Peugeot et Vauxhall. Étrange retour aux années 1970, lorsque certains grands patrons du style (Renault entre autres) concouraient avec leurs stylistes pour dessiner avec – ou contre – eux les programmes en cours.



La force dans l'union

La jeune marque française est désormais sur les rails et ne voit pas Lancia comme un concurrent, mais au contraire comme une véritable force pour son propre développement. Explications.

À peine émancipée que la marque DS, née en 2014, voit apparaître à ses côtés les Alfa Romeo et les Lancia du renouveau ! Au lieu de renforcer ses défenses, DS va au contraire partager ses futures armes technologiques et ses prochaines innovations avec ses rivales italiennes. C'est même grâce à ses trois marques que le pôle premium sera capable de développer des innovations technologiques de pointe : l'union fait la force. DS, seule et avec un volume de ventes encore contenu, n'aurait jamais pu évoluer vers une gamme plus généreuse. Pour autant, les DS de demain ne seront pas des Lancia rhabillées, pas plus que l'inverse. DS va élargir sa gamme après les DS 3, DS 4, DS 7 et la plus marginale mais gigantesque DS 9. Une seule DS sera en concurrence frontale avec une Lancia : la DS 4, avec la Delta. Mais Thierry Métroz, patron du design DS, rappelle que *"chaque marque raconte une histoire différente et Jean-Pierre Ploué s'assure d'avoir une forte différenciation de style. Lorsque vous verrez une DS 4 et une Lancia Delta dans la rue, il n'y aura aucune ambiguïté possible car Jean-Pierre veille au grain ! Chaque marque va dans une direction différente"*. Avec la petite réserve que Ploué veille à la différenciation de style, certes, mais reste partie prenante dans ce débat puisqu'il est le concurrent interne de Métroz avec son rôle de patron du design Lancia…

DS, de son côté, va s'offrir une silhouette plus généreuse en gabarit que les trois prochaines Lancia. Avec sa future DS 9 ASL, qui tutoiera sans doute les 4,80 m, DS pointera son museau dans un segment plutôt huppé. Elle reprendra le thème esthétique du concept-car, à savoir une berline-limousine dotée de quelques codes de SUV, avec un habitacle chaleureux qui, dit-on, réserve de belles surprises. Côté design, le concept ASL a servi de trame aux designers et l'idée d'un salon roulant, haut sur pattes et élancé

Le restylage de la DS 7, bien exécuté, permet de relancer l'intérêt de ce modèle avec une motorisation de 360 ch.



La DS 9 ASL différera du concept-car et adoptera la nouvelle signature lumineuse tout en abandonnant le capot noir. Elle mesurera environ 4,80 m.




La marque Maserati (ici le Grecale) ne fait pas partie du pôle premium mais est solitaire dans le domaine du luxe…

MASERATI

ET MASERATI?

Maserati ne fait pas partie du pôle premium de Stellantis mais officie, seule, au sommet de l'édifice Stellantis en tant que marque de luxe. Maserati sera "zéro émission" en Europe en 2030 et va voir sa gamme intégralement renouvelée d'ici là. Pour l'heure, c'est le nouveau SUV Grecale (GT, Modena et Trofeo) qui va permettre de développer l'audience de la marque avec ses 4 cylindres micro-hybrides de 330 ch et V6 de 530 ch. À noter que la future version Grecale Folgore deviendra le premier SUV 100% électrique de l'histoire de Maserati.



ARNAUD SAUNIER

comme un coupé porte ses fruits. La seule déception viendra peut-être de l'abandon du capot moteur noir orné de ses ailes aérodynamiques, car le noir sur un capot est désormais réservé à la marque Opel, en référence à ses Manta GTE. Historiquement, le constructeur allemand est plus légitime sur ce thème que DS qui n'a pas encore… d'histoire!

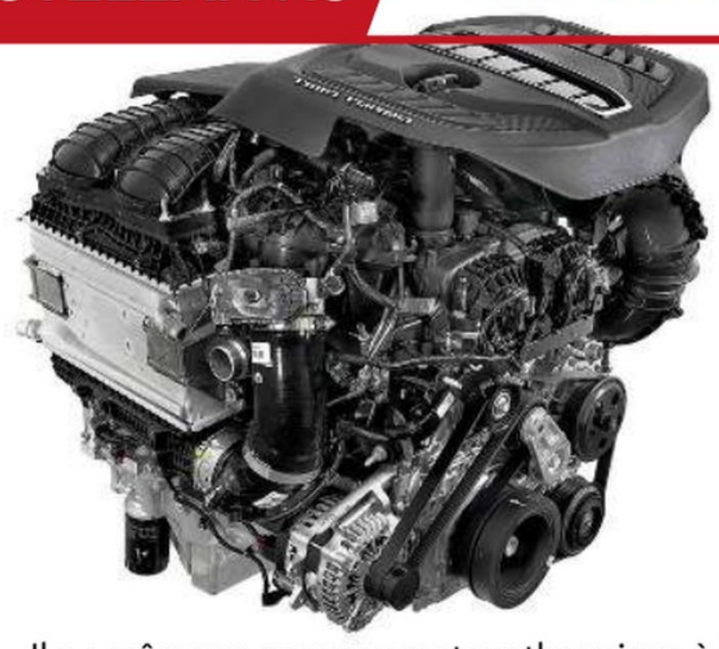
La DS 9 ASL arrivant après 2024, elle sera donc 100% électrique et reposera sur la plate-forme STLA Medium (moteurs électriques de 170 à 340 ch) consacrée au premium, avec plus de liberté quant aux implantations techniques, afin de proposer un style non affecté par des contraintes d'architecture.

Fin du "Crossback"

Avant cela, la DS 3 Crossback devrait, comme la DS 7 vient de le faire, abandonner l'appellation de Crossback au moment de son restylage programmé pour la fin d'année, voire le tout début 2023. On y retrouvera les mêmes recettes qui ont été appliquées récemment à la DS 7, à savoir une signature lumineuse originale car intégrée dans un seul bloc, très sobre et affleurant dans le bouclier. Ce dernier adoptera également la grille de calandre diamantée de la DS 4 alors que les "double wings" seront moins présentes, tout comme le chrome qui n'est décidément plus en phase avec "l'écologiquement correct" *(voir reportage p. 78)*. Et puis en 2024, la DS 4 arrivera dans une version 100% électrique reprenant la base de la prochaine e-308 de Peugeot.

Le syndrome des poupées russes

Mêmes moteurs, mêmes plates-formes, mêmes segments, même clientèle… Les modèles premium de Stellantis devront se différencier principalement sur le design et les ambiances à bord.



Il y a même un nouveau moteur thermique à la disposition du groupe ! Ce 6 cylindres biturbo de plus de 400 ch a été développé par Jeep.

La future Lancia Delta de 2028 *"mesurera 4,40 m de longueur et sera sculptée et musclée, aux lignes géométriques"*. Cette description très officielle pourrait correspondre également au cahier des charges d'une DS 4 actuelle, de même longueur et elle aussi vêtue d'une silhouette au dessin assez géométrique. Mais au-delà des mots, les différenciations seront heureusement bien réelles entre les deux berlines, avec un langage de formes plus doux sur la Lancia et un habitacle qui respirera l'Italie plutôt que le savoir-faire à la française. Il va quand même falloir jouer fin dans ce pôle de l'excellence Stellantis, car l'effet poupée russe serait très dommageable dans ce segment où accepter de payer plus cher impose aux marques d'offrir des contenus spécifiques. Le client de cet univers particulier n'est pas dupe, et se méfiera d'une mutualisation trop intrusive. L'aspect positif se trouve du côté des investissements, partagés entre les trois labels du pôle (Alfa Romeo, DS et Lancia), afin de développer des technologies de pointe que les marques, seules, n'auraient jamais pu s'offrir. Reste qu'on ne voudrait pas être dans la salle de réunion au moment de la répartition de ces technologies pour chacune des marques.

Des chartes strictes

Comme au Scrabble, le design extérieur, les ambiances intérieures et les matériaux choisis à bord des futures DS, Alfa et Lancia compteront triple. Si de l'extérieur de Stellantis l'affaire paraît compliquée, elle ne l'est pas à vivre à l'intérieur, car le groupe bénéficie de l'expérience vécue chez PSA lorsqu'il s'est agi de faire en sorte que Peugeot, DS et Citroën ne se marchent pas sur les roues. Chaque marque au sein du groupe dispose depuis de son propre manifeste de design dans lequel sont regroupées des informations claires sur l'identité de chacune d'entre elles : style, couleur, détails, graphisme, etc., tout est rédigé, acté et contrôlé lors de chaque lancement d'un nouveau produit.

À Alfa Romeo la sportivité et la possibilité d'opter jusqu'à la grande plate-forme STLA Large. À DS le savoir-faire français et la création d'intérieurs toujours tournés vers cet objectif et à Lancia la touche italienne et une première gamme laissant le haut du segment à ses deux rivales de colocation. Jean-Pierre Ploué se veut rassurant : *"Il existe une grande différence entre l'élégance française et l'élégance italienne. Bien sûr, les composants seront en partie partagés, mais certaines technologies seront réservées à une marque plutôt qu'à une autre. Et surtout, la différenciation se fera évidemment par le style, par le jeu des lignes, des volumes, des matières, des couleurs… Tout cela compte."* Lancia s'offre le droit de devenir *"la marque de Stellantis intégrant le pourcentage le plus élevé de matériaux recyclés, avec 50 % de surfaces tactiles fabriquées à partir de matériaux éco-durables"*.

Pour le reste, il suffira de jongler avec la plate-forme STLA Medium et avec deux des trois moteurs électriques qui composeront l'offre du groupe, de 170 à 450 ch potentiellement exploitables ! DS et Lancia sont déjà prêtes pour le passage au tout-électrique (2024 et 2028). Alfa Romeo suivra, mais sa présence aux États-Unis la place dans une situation distincte, voire avantageuse pour les amateurs de blocs thermiques. L'occasion de rappeler que Stellantis a présenté en mars dernier un inédit moteur 6 cylindres Hurricane ("Ouragan") 3 l biturbo d'une puissance équivalente à celle d'un V8, mais avec 15 % d'émissions en moins. Pourquoi Alfa Romeo se priverait-elle d'une telle mécanique ?



Les plates-formes communes de Stellantis ont recours aux mêmes modules de délégation de conduite et d'infodivertissement. Ici, la STLA Large.

PHOTOS STELLANTIS

L'avis de *L'Auto-Journal*

Le concept même du segment "premium" du millénaire dernier n'existe plus, car il n'est plus question d'entrer dans ce cercle fermé en se contentant d'ajouter des cylindres ou du cuir à l'intérieur. Aujourd'hui, il s'agit plutôt d'offrir à bord des expériences immersives totalement inédites. Lancia et DS devraient surprendre sur ce thème, avec des designs bien différenciés. Mais c'est bien la marque Alfa Romeo qui devrait être la plus à l'aise dans ce pôle. Elle va jouer la carte légitime de la sportivité – non partagée avec ses cousines – et grâce à sa présence aux États-Unis, elle va se permettre de vivre l'ère du thermique à un horizon plus lointain, puisqu'en 2030, l'objectif des ventes de véhicules EV chez Stellantis est de plus de 70 % en Europe, et de seulement 40 % aux États-Unis.

GS27
DEPUIS 1968

Ligne de Soins pour véhicules
AUTO, MOTO & CYCLE

DÉCONTAMINE
LES JANTES MÊME LES PLUS SENSIBLES





COMPATIBLE
JANTES SENSIBLES

> FORMULE GÉLIFIÉE POUR PLUS D'EFFICACITÉ
> DISSOUT LES PARTICULES FERREUSES > PH NEUTRE

Fabrication française Depuis 1968

Retrouvez tous nos produits Auto, Moto et Cycle
sur www.GS27.com et en magasins spécialisés.

Standard nouveau

Qu'on se le dise, Mini annonce une gamme 100 % électrique pour 2030. Le premier modèle conçu ainsi prend une forme très à la mode, celle des petits SUV urbains. C'est ce qu'incarne ce concept promis comme étant très proche du modèle final lancé l'an prochain et répondant au nom d'Aceman.

Par **Nicolas Valeano**

La Smart #1 n'a qu'à bien se tenir : elle trouvera face à elle l'an prochain une concurrente de (petite) taille, la Mini Aceman. À l'avenir, les urbaines chics seront donc SUV électriques ou ne seront pas. Et comme c'est le cas chez sa concurrente du groupe Daimler, les concepteurs de la Mini se sont donné les moyens de repartir d'une feuille blanche pour redéfinir leur citadine polyvalente haute perchée. Ainsi l'Aceman inaugure-t-elle un tout nouveau langage design, nommé en tout modestie "Simplicité Charismatique"… Ses dimensions sont particulièrement compactes avec une longueur de juste 4,05 m pour une grande largeur de 1,99 m et une hauteur conséquente de 1,59 m. Abandonnant tout chrome, l'allure de l'auto est reconnaissable comme une Mini avec ses phares et feux caractéristiques et ses roues aux quatre coins, mais le traitement des détails est très différent des modèles actuels. C'est une ligne de LED qui définit visuellement feu la calandre typique de la marque. Les lignes très dynamiques adoptent des dessins plus acérés et des formes plus musculeuses. Mais on retrouve par exemple le toit de couleur contrastée (ici en très classique British Racing Green) descendant jusqu'aux vitres latérales, surmonté d'une galerie très design.

À l'intérieur, place à une digitalisation massive avec un immense écran OLED central rond, reprenant la forme traditionnelle de l'instrumentation de la petite anglaise et conçu sous Android. Des projections sur la planche de bord complètent l'effet "show", mais rien ne dit qu'elles suivront jusqu'au modèle définitif. Quelques boutons physiques sont préservés au-dessous de l'écran, concernant le démarrage, la transmission, les modes de conduite, le frein de parking et le contrôle du volume sonore. Pour cocher les bonnes cases environnementales accompagnant ce SUV 100 % électrique, le cuir est absent à bord, laissant place à des matériaux recyclés. Les tissus chatoyants entre patchwork et univers de jeux vidéo (le concept sera justement révélé au Salon Gamescom) ne pourront que plaire aux enfants.



L'habitacle est revêtu de matériaux recyclés et de tissus colorés. L'espace aux jambes semble être flatteur… pour une Mini.

Feux arrière verticaux, roues de 20 pouces et flancs anguleux, le futur SUV Mini prend ses distances avec le côté "rondouillard" du Countryman.

PHOTOS : MINI



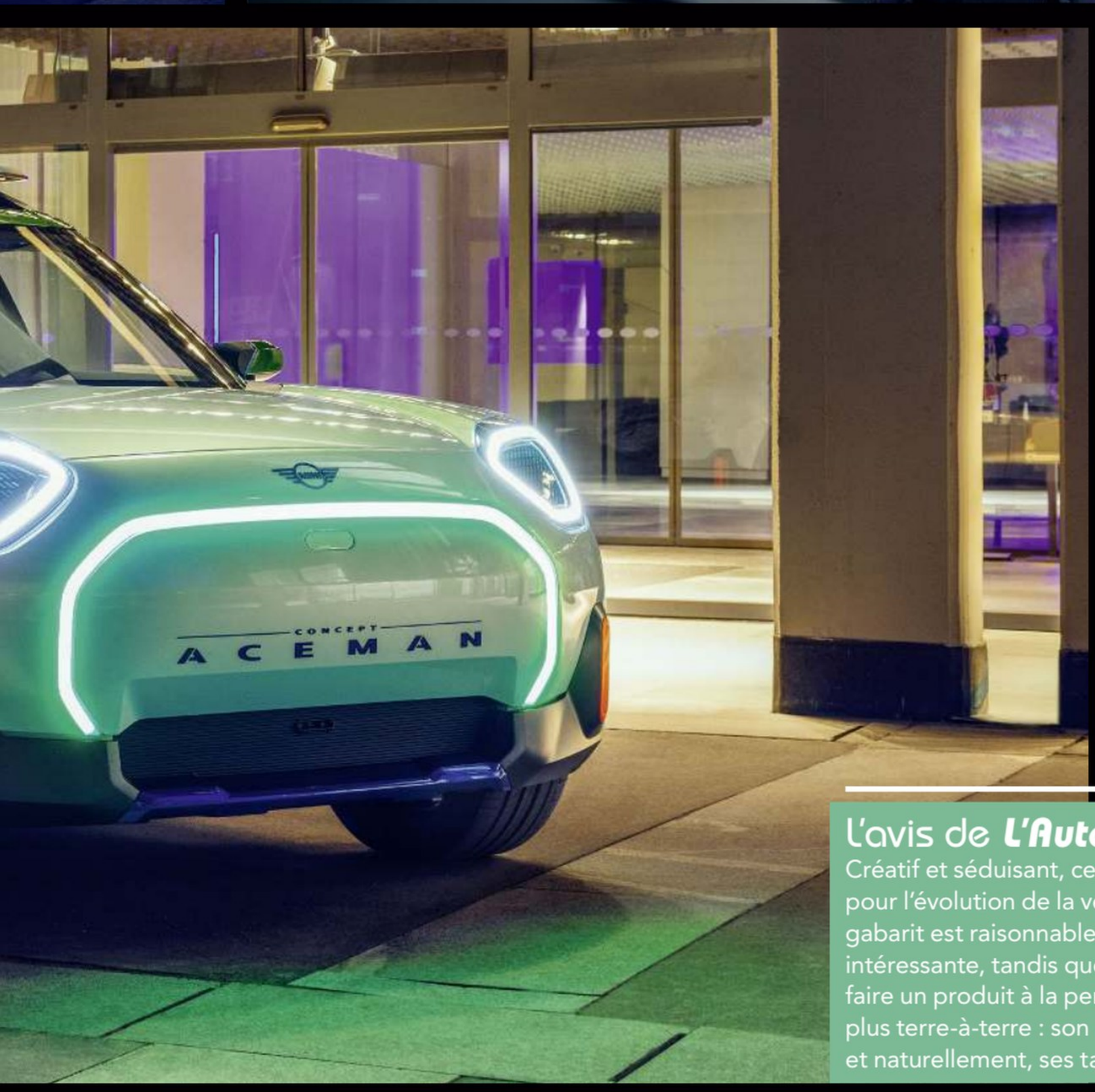
Avec juste à peine plus de 4 mètres de longueur, voilà un SUV qui mérite bien le qualificatif d'urbain.





Attention, l'animation d'accueil de l'Aceman ne sera pas seulement visuelle, mais aussi sonore, via deux haut-parleurs extérieurs.





L'expérience sonore est aussi promise comme particulièrement soignée, avec différentes ambiances et sons de conduite selon le mode choisi. Côté dynamique, rien ne filtre sur les motorisations ou performances électriques à ce stade mais, heureusement, la marque évoque toujours des sensations de karting pour définir le comportement de son futur petit SUV.

Une gamme chamboulée

La future gamme Mini vivra donc une petite révolution. Si le nom Aceman rappelle la Paceman, peu de chances que cette dernière revienne dans la gamme. En revanche, la Countryman sera bien reconduite en électrique, tandis que la prochaine Mini Cooper coupé et cabriolet recevra plus d'options zéro émissions, aux côtés de ses moteurs thermiques. La question est plus ouverte concernant la reconduction de la Clubman, assez proche dans ses prestations de ce concept-car prometteur.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Créatif et séduisant, ce concept donne des signes enthousiasmants pour l'évolution de la vénérable marque anglaise de BMW. Son gabarit est raisonnable pour une habitabilité qui semble intéressante, tandis que son design fourmillant d'idées devrait en faire un produit à la personnalité marquée. Reste des questions plus terre-à-terre : son autonomie, ses performances de recharge et naturellement, ses tarifs.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Dacia

NICOLAS PIVETAL



Dacia Sandero

De à Z A

Par **Jean Bourquin**

Sandero La Sandero restylée gagne la motorisation nourrie en partie au GPL qui lui faisait défaut lors de son lancement commercial en juin dernier. Il s'agit, comme attendu, du 3 cylindres 1.0 de 100 ch nommé ECO-G, associé à la BVM5 dans le cas présent. **Sandero 1.0 ECO-G :** 13 650 ou 15 150 € sous les finitions respectives Essential et Expression. Le malus ne s'invite pas à la fête.

ANTHONY BERNIER



Dacia Sandero Stepway

Sandero Stepway Rebelote sous le capot de la Stepway. L'ensemble mécanique précédemment cité fait cause commune avec la BVM6, en l'occurrence. **Sandero Stepway 1.0 ECO-G :** 15 350, 16 650 et 18 150 € sous les finitions respectives Essential, Expression et Expression+. Pas de malus.

Duster Le Duster adopte l'unité telle que décrite ci-dessus quand il carbure au GPL. **Duster 1.0 ECO-G BVM6 :** 15 990 € (Essential), 18 650 € (Expression), 19 900 € (Journey) et 20 200 € (Journey+). Malus exclu. Autre ajout, le diesel 1.5 Blue dCi de 115 ch (BVM6) peut désormais entraîner les quatre roues. **Duster Blue dCi 115 4x4 :** 20 800 € (Essential), 23 150 € (Expression) et 24 400 € (Journey). Malus mini/maxi : 260/280 €.



Dacia Duster

ARNAUD SAUNIER

DS Automobiles

GREG



DS 7

DS 7 Crossback, c'est fini. On dit DS 7 sans plus de précision, désormais. Cette appellation accompagne un restylage fort peu subliminal, qui permet de détecter la nouvelle tournure au premier coup d'œil. Bon point. Sous le capot, enfin, le SUV DS 7 se débarrasse du dernier bloc essence 100 % thermique qui lui restait (1.6 PureTech de 180 ch). Le diesel de 130 ch, lui, est maintenu à son poste. L'offre hybride rechargeable, en parallèle, s'enrichit d'un troisième larron, sous la forme du module de 360 ch découvert dans les entrailles de la Peugeot 508 PSE. Dans ce cas précis, la caisse est abaissée de 15 mm, les voies sont élargies et les disques de frein sont majorés. L'amortissement piloté par caméras interposées, alias Active Scan Suspension, est disponible de série sur l'ensemble de la gamme, diesel excepté.

LA GAMME **DS 7**

Motorisations/boîtes	Autonomie (1)	Finitions	Prix	Malus
Diesel				
1.5 BlueHDi 130 ch BVA8 4x2	-	Bastille / Performance Line / Performance Line + / Rivoli / Opéra	44 700 / 46 300 / 48 400 / 49 500 / 54 600 €	0 €
Hybride rechargeable				
E-Tense 225 ch BVA8 4x2 (2)	65 km	Bastille / Performance Line / Performance Line + / Rivoli / Opéra	53 900 / 55 100 / 57 200 / 58 300 / 63 300 €	0 €
E-Tense 300 ch BVA8 4x4 (3)	63 km	Bastille / Performance Line / Performance Line + / Rivoli / Opéra	60 200 / 61 400 / 63 500 / 64 600 / 69 600 €	0 €
E-Tense 360 ch BVA8 4x4 (3)	62 km	La Première	78 400 €	0 €

(1) En 100 % électrique. (2) 4 cyl. 1.6 180 ch + 1 électromoteur. (3) 4 cyl. 1.6 200 ch + 2 électromoteurs.

Honda

Civic Voici les tarifs au complet de la nouvelle Civic, à l'essai dans le nº 1112 de *L'Auto-Journal*. Cette berline ne reçoit qu'une motorisation, pour rappel, soit le complexe hybride non rechargeable baptisé e:HEV (4 cyl. 2.0 turbo + 2 électromoteurs + boîte CVT). **Civic e:HEV 184 ch :** 32 400, 33 700 et 37 100 € sous les finitions respectives Executive, Sport et Advance. Malus hors de propos. Le combiné d'instruments numérique (écran de 7 pouces) est servi d'office sur les deux premières finitions. Écran de 10,2 pouces au même endroit sur la troisième, laquelle se réserve le toit ouvrant panoramique.

THORSTEN WEIGL



Honda Civic

Skoda

IVO HERCIK



Skoda Enyaq

Enyaq Coupé iV Le SUV électrique Enyaq Coupé iV calque son offre moteurs sur celle de sa matrice, l'Enyaq iV tout court, à une réserve près. La version RS de 299 ch n'est accordée qu'à lui seul. Outre sa puissance frisant les 300 ch, cette dernière se distingue de la finition Sportline par des éléments de design qui lui sont spécifiques. La climatisation trizone, les modes de conduite sélectifs, le châssis sport et les jantes de 20 pouces sont livrés de série dans les deux cas. Pour le côté "branché" de l'affaire, enfin, le chargeur embarqué triphasé de 11 kW est servi d'office quel que soit le cas de figure. La capacité de recharge maximale sur prise CCS (recharge rapide) est de 120 kW DC sur la Version 60. Comptez 135 kW DC sur les versions équipées de la batterie de traction de 77 kWh.

LA GAMME **SKODA ENYAQ COUPÉ iV**

Puissances/Batteries (1)	Autonomie	Finitions	Prix	Bonus
Monomoteur propulsion				
Version 60 - 180 ch/58 kWh	416 km	Enyaq Coupé iV / Sportline	48 010 / 55 610 €	2 000 €
Version 80 - 204 ch/77 kWh	544 km	Enyaq Coupé iV / Sportline	53 350 / 60 610 €	2 000 / 0 €
Bimoteur 4x4				
Version 80X - 265 ch/77 kWh	520 km	Enyaq Coupé iV / Sportline	55 620 / 62 880 €	2 000 / 0 €
Version RS - 299 ch/77 kWh	504 km	Enyaq Coupé iV	62 210 €	0 €

(1) Capacités utiles.

LA MACHINE À EXCLURE PREND DU RETARD

À l'instar de Paris, Grenoble ou encore Lyon, les Zones à faibles émissions (dites ZFE) prennent forme un peu partout en France. Mais le désordre est total et aucune sanction n'est encore mise en place, ce qui limite l'efficacité de la mesure… et les risques d'embrasements sociaux. État des lieux.

Par **Arnaud Murati**

Sur le papier, difficile d'échapper aux ZFE-m (Zones à faibles émissions mobilité), aussi appelées ZFE par raccourci. Ces zones où les véhicules considérés comme les plus polluants sont interdits de circulation se sont multipliées. Selon la loi "Climat et résilience", en effet, toute agglomération de plus de 150 000 habitants devra se doter d'une ZFE d'ici à la fin 2024. Une position facile à adopter, plus complexe à mettre en pratique : accompagnement des citoyens qui doivent changer de véhicule, périmètres retenus, système de verbalisation, liste des exceptions, efficacité réelle sur l'écologie globale… Autant de sujets délicats à appréhender. Les collectivités locales se retrouvent en première ligne face à des automobilistes qui, pour l'instant, n'ont pas manifesté leur mécontentement.

QUELLE SERA LA RÉALITÉ DES ZFE AU 1er JANVIER PROCHAIN ?

La Métropole du Grand Paris, après avoir repoussé l'échéance qui devait tomber en juillet 2022, a fait savoir que les véhicules particuliers (VP) dotés d'une vignette Crit'Air 3 seraient interdits à la circulation au 1er juillet 2023. Ainsi, 842 318 autos ne pourront plus circuler dans Paris et ses alentours, soit 32,3 % du parc de VP de la métropole. À Lyon, l'affaire est encore en devenir. D'ici à six mois seront uniquement interdits les véhicules Crit'Air 5 ou non classés : 3,3 % du parc local… À quelques encablures de là, dans la métropole grenobloise, les restrictions de circulation ne concernent que les utilitaires (VU) et poids lourds (PL). Tous les engins qui témoignent d'une pastille Crit'Air 3 ou supérieure seront interdits : cela représente 33,4 % des camionnettes locales, 33,2 % des bus et cars et 49,2 % des poids lourds. Du côté de Métropole Rouen Normandie, 11 % des VP (classés Crit'Air 4, 5 ou non classés) ne pourront plus pénétrer le territoire l'an prochain. Une proportion quasi identique à celle des véhicules interdits dans l'agglomération toulousaine : 47 688 VP seront hors la loi l'an prochain (Crit'Air 4, 5 et non classés), c'est-à-dire 11,5 % du parc. Strasbourg, qui vient à peine de lancer sa ZFE,



La Métropole du Grand Paris a repoussé d'un an l'interdiction de circulation des voitures classées Crit'Air 3 : ce sera pour juillet 2023.

DAVID BETZINGER/AFP



Chaque métropole régit sa ZFE selon ses propres règles. Aucune cohérence n'est requise avec les métropoles voisines.

JOEL PHILIPPON/PHOTOPQR

La Métropole du Grand Paris entend être la première à interdire de circulation les diesels. C'est pour 2024 !

THIERRY DAVID/PHOTOPQR

ne pénalisera que les véhicules les plus anciens, puisque seuls les vignettes Crit'Air 5 ou les véhicules non classés (3,5 % des VP) n'auront plus le droit de pénétrer le cœur de la métropole. Autour de Reims, ce sont 16 986 autos qui ne pourront plus rouler en 2023, soit 10,8 % du parc de VP, dont le classement relève d'une vignette Crit'Air 4, 5 ou non classé. Deux collectivités viennent en outre de faire connaître leurs intentions : à Montpellier, 4 % des véhicules deviendront hors la loi en janvier prochain (Crit'Air 5 et non classés), tandis qu'à Marseille la proportion d'exclus sera identique (4,1 %) puisque la collectivité a décidé d'appliquer les mêmes restrictions que son homologue héraultais.

QUELLE SERA LA RÉALITÉ DES ZFE EN 2025 ?

Toutes les collectivités citées ci-dessus auront procédé à un renforcement des règles environnementales. La collectivité "championne" sera évidemment celle qui englobe la capitale : 1 756 639 véhicules particuliers aujourd'hui en circulation seront frappés d'interdiction à Paris, soit 67,4 % du parc ! Paris n'entend plus tolérer, en 2025, que les voitures à essence dotées d'une pastille Crit'Air 1 ainsi que les véhicules électriques ou hybrides. Une position qui fait écho à celle de Grenoble. À ce jour, seules ces deux collectivités se sont engagées pour une interdiction de circulation des diesels dès 2025 (uniquement VU et PL dans le cas de Grenoble). À Reims, Toulouse, Montpellier, Lyon et Strasbourg, seules les autos affublées d'une vignette 1 ou 2 pourront continuer de circuler, ce qui entraînera chaque fois la mise à l'écart d'environ un tiers du parc local. Certaines collectivités n'ont pas encore pris de décision à ce jour (Rouen, par exemple), mais il est en revanche une quasi-certitude : toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants se devront d'arborer une ZFE. Ainsi, 23 métropoles filtreront leur accès au bénéfice des véhicules les plus vertueux : La Rochelle, Annecy, Nice, Clermont-Ferrand, Nancy, etc. La France, et même ses départements d'outre-mer, sera couverte de ZFE, chacune étant régie par ses propres règles.

QUAND ET COMMENT LES ZFE SERONT-ELLES CONTRÔLÉES ?

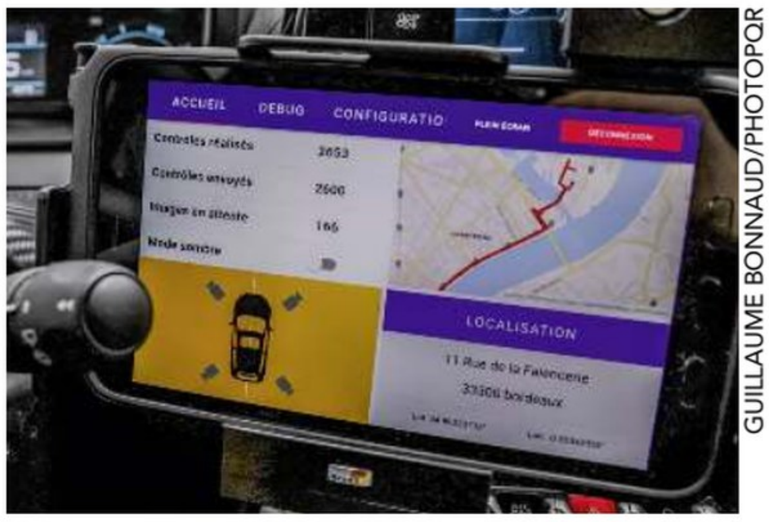
Si les ZFE n'ont pas encore provoqué de crise sociale majeure en France, c'est tout simplement parce qu'elles ne sont pas respectées. Les forces de l'ordre peuvent certes verbaliser une auto qui ne relève pas du bon classement Crit'Air, mais policiers et gendarmes ont semble-t-il autre chose à faire de plus important. Or, les collectivités locales sont en attente de répression : *"Nous n'avons toujours pas eu de modalités précises"*, enrage Julie Frêche, la vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole chargée des transports, lorsqu'on lui demande comment faire respecter le périmètre d'exclusion. ➛

A. SAUNIER



GUILLAUME BONNEFONT/IP3/MAXPPP

“On ne connaît pas les délais d'homologation des matériels, pas plus que la problématique de répartition du produit des amendes”, considère pour sa part Étienne Chaufour, ancien maire de Juvisy-sur-Orge (91) et directeur des mobilités pour l'association France urbaine. Sollicité, le ministère de la Transition écologique fait connaître les points suivants : *“Un décret en Conseil d'État va prochainement permettre des contrôles sans interception des véhicules, avec la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation. Dans les ZFE actives 7 j/7 et 24 h/24, les collectivités territoriales pourront alors effectuer des contrôles des véhicules en stationnement si elles le souhaitent.”* Ainsi, l'État compte se servir du Lapi (lecteur automatique des plaques d'immatriculation) pour contrôler les ZFE. Mais il y a un souci. À ce jour, le Lapi ne peut légalement être utilisé que pour relever les seules infractions au stationnement. Voilà pourquoi un nouveau décret doit être rédigé : *“L'objectif est d'avoir un dispositif de contrôle automatisé des ZFE opérationnel en 2023”*,



GUILLAUME BONNAUD/PHOTOPQR

Le lecteur automatique des plaques d'immatriculation devrait pouvoir sanctionner d'ici peu les véhicules contrevenants.

continue le ministère auprès de *L'Auto-Journal*, ce qui semble une position plus optimiste que celle adoptée face aux parlementaires. D'après un rapport sénatorial déposé fin mai 2022, *“selon la Direction générale de l'énergie et du climat, l'objectif visé serait la mise en œuvre des premiers tests d'équipements de contrôle automatisé à partir de juillet 2023, dans quelques ZFE ciblées”*.

L'idée de pratiquer la vidéo-verbalisation semblerait s'éloigner, toujours d'après le rapport sénatorial : *“Elle nécessite d'importants moyens humains et s'avère peu opérationnelle car très lourde”*, indiquent les auteurs.
La verbalisation du non-respect des ZFE est à l'heure actuelle le problème central de ce dispositif : *“Tant qu'il n'y a pas de sanction, le système des ZFE demeure transparent”*, pointe Alexandra Legendre, la directrice des études de la Ligue de défense des conducteurs. Et tant qu'il n'y a pas de sanction, les ZFE sont aussi inopérantes d'un point de vue environnemental.

Y A-T-IL UN RÉEL PROBLÈME SANITAIRE ET RÉGLEMENTAIRE LÀ OÙ L'ON INSTAURE DES ZFE ?

Le 28 avril 2022, la Cour de justice européenne a sanctionné la France. Elle considère que la nation *“a manqué aux obligations qui lui incombent”* en matière de lutte contre les particules PM10. Deux territoires où des dépassements massifs et réguliers sont observés sont cités par la Cour de justice : Paris et Fort-de-France. Pour ces deux agglomérations, le souci environnemental est reconnu par la justice : la ZFE est donc une réponse logique. Si Paris est, comme expliqué précédemment, en pointe sur la ZFE, ce n'est en revanche pas du tout le cas du chef-lieu martiniquais. L'étude préparatoire nécessaire à son instauration n'a toujours pas été lancée à ce jour.
Au-delà de ces deux épiphénomènes, l'État souhaite de toute façon suivre les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) visant à faire baisser les niveaux de pollution dans les grandes métropoles : *“Près de l'ensemble de la population mondiale (99 %) respire un air qui dépasse les limites fixées par l'OMS pour la qualité de l'air et menace leur santé”*, a récemment fait savoir l'organisation. La pollution due au dioxyde d'azote (NO_2) et aux particules, qu'elles soient PM2,5 ou PM10, semble particulièrement problématique car elle entraînerait des *“troubles cardio-vasculaires, cérébro-vasculaires (accident vasculaire cérébral) et respiratoires”*, de l'avis de l'OMS. ■



JEAN-MARC LOOS/PHOTOPQR

L'eurométropole de Strasbourg a choisi de réaliser des contrôles sans sanction jusqu'à la fin de l'année, afin de sensibiliser les automobilistes à l'instauration de la ZFE.

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Si le fondement des ZFE est difficilement critiquable, il n'en va pas de même avec ses modalités d'instauration. Chaque collectivité locale fait ce qu'elle veut, ce qui n'ira pas dans le sens d'une bonne lisibilité pour les citoyens. Par ailleurs, lorsque les premières amendes commenceront à tomber, il y a fort à parier qu'un vent de fronde se lèvera chez les automobilistes qui n'ont pas forcément les moyens ni l'envie de mettre au rebut leur voiture actuelle.

400 PAGES, 5000 MODÈLES
POUR NE RIEN MANQUER !



EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur Pour une info en continu

La référence pour tout savoir sur toutes les voitures vendues en France et dans le monde.
Prix, équipements, options, fiches techniques :
5000 modèles sur plus de 400 pages.
Votre lecture indispensable de l'été !

ZONE ROUGE

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



L'Ioniq 6 fait valoir un taux de pénétration dans l'air (Cx) de 0,21 (c'est faible). Rallier l'ordre des Streamliners a ses avantages, sans abâtardir la silhouette.



Deux dalles de 12 pouces chacune regroupées dans un seul "écrin", une rangée de commandes au centre : le mobilier va à l'essentiel.

PHOTOS : HYUNDAI

HYUNDAI IONIQ 6 : LONG COURRIER ÉLECTRIQUE

610 km d'autonomie maximale pour la routière Ioniq 6, sans sortir les batteries lourdes. Son secret : une aérodynamique étudiée pour.

Encore un anglicisme. Streamliner, en l'occurrence. Ce qui se définit, à défaut de se traduire, par "un véhicule offrant une résistance à l'air réduite" via divers procédés, du carénage à la forme elle-même. Plusieurs locomotives datant d'avant la Seconde Guerre mondiale illustrent le propos de la plus spectaculaire des manières. Les exemples abondent également dans le monde de l'automobile. La Buick Streamliner Norman E. Timbs de 1948 est un must du genre, mais l'engin le plus emblématique reste la caravane en aluminium produite par la société américaine Airstream depuis 1934. Pour en venir à nos moutons, Hyundai range sa routière électrique Ioniq 6 (4,86 m en longueur) parmi les véhicules Streamliner…

Il y a de l'idée, reconnaissons-le. La silhouette fuselée, les rondeurs en surabondance, le pavillon planté bas, la chute de toit en pente douce : tout transpire l'étude aérodynamique poussée, avec un résultat qui est loin d'être laid sur le plan esthétique. Il l'est encore moins sur le plan de l'efficience, à en juger par les données chiffrées fournies par le constructeur. 610 km d'autonomie pour la version monomoteur (roues arrière motrices) équipée de la batterie de 77,4 kWh : on frise l'excellence. À titre indicatif, la concurrence arrache un rayon d'action équivalent en chargeant ladite batterie au-delà de 100 kWh. Et l'alourdit, par la même occasion. CQFD.



Deux capacités de batteries sont proposées, soit 53 et 77,4 kWh. Solution monomoteur uniquement dans le premier cas, avec à la clé une consommation limitée à 14 kWh/100 km. Un chameau…

Hymne à la paix intérieure

Reste à connaître les puissances développées par les ensembles mécaniques retenus, dont une solution bimoteur. Pas plus de 325 ch au mieux, seule certitude à cette heure. À bord, l'Ioniq 6 est censée *"offrir à ses occupants un havre de paix"*, selon les communicants. Avec un empattement qui s'étend sur 2,95 m, garant d'un volume habitable gigantesque, l'allégation devrait retenir sa part de vérité. Les sièges avant dotés d'une fonction "sieste" donnent le ton, si besoin est.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : début 2023

Prix : 65 000 € *

Concurrente : la future Volkswagen ID.7

* Estimation.

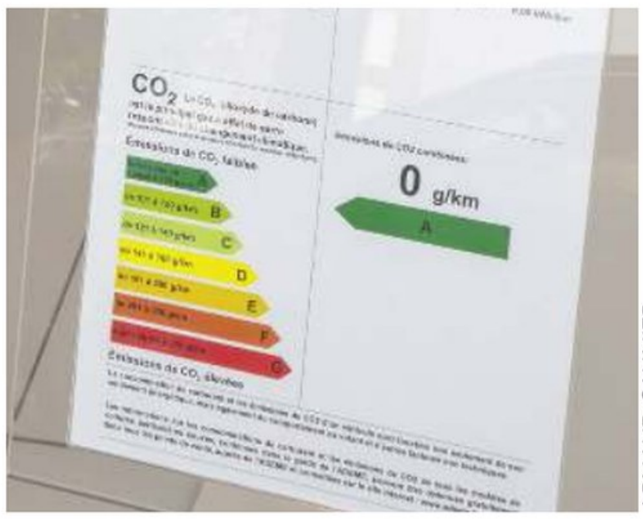
RÉGLEMENTATION

Du bon et du moins bon

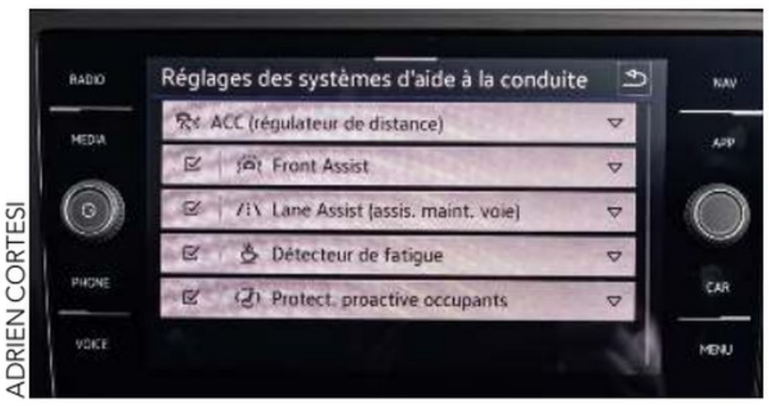
Bonus, équipements, ZFE… L'été réserve son lot de changements pour les automobilistes. État des lieux.

Bonus

Pour rappel, le bonus accordé aux particuliers en quête d'une voiture électrique neuve devait baisser de 1 000 € à la date du 1er juillet. Les hybrides rechargeables éligibles, pour leur part, perdaient le bonus de 1 000 € auquel elles donnaient droit. C'est de l'histoire ancienne. Les deux mesures sont repoussées au 1er janvier 2023, avec un élément nouveau dans le cas des voitures électriques. Pour pouvoir bénéficier du bonus de 6 000 €, le prix du modèle convoité ne doit pas dépasser 47 000 €, contre 45 000 € auparavant. Comptez 2 000 € de bonus pour un prix compris entre 47 000 et 60 000 €.



ARNAUD SAUNIER



ADRIEN CORTESI

Équipements

Toutes les voitures neuves homologuées dans l'Union européenne depuis le 6 juillet sont équipées d'office du freinage d'urgence autonome, de l'aide au maintien dans la voie de circulation, des radars de recul, de la surveillance de la pression des pneus et d'un avertisseur sonore en cas de somnolence du conducteur.

Intelligence et mouchard…

Où l'on parle de l'Adaptation intelligente de la vitesse (AIV)… Dans les faits, le régulateur ajuste automatiquement la vitesse de la voiture en fonction des limitations imposées, via divers procédés que nous détaillerons une autre fois. La chose est activée par défaut à chaque démarrage, ce qui fait toute la différence avec le régulateur "normal" que le conducteur enclenche à sa guise. Ledit conducteur, toutefois, a tout loisir d'appuyer sur le bouton "On-Off". L'AIV est obligatoire sur les voitures neuves homologuées depuis le 6 juillet quel que soit le niveau de gamme. Vient ensuite la "boîte noire", tout aussi obligatoire depuis la même date. Pas de panique, seules les autorités judiciaires ont accès à l'Enregistreur de données d'événements (EDE), selon l'appellation officielle, en cas d'accident uniquement. Les compagnies d'assurance sont tenues à l'écart de l'affaire. Nous en reparlerons.



ADRIEN CORTESI



MAXIME JEGAT/PHOTOPQR

Zones à faibles émissions

Les véhicules sous label Crit'Air 3 (essence de 1997 à 2005, diesels de 2006 à 2010) ne seront pas bannis de la Zone à faibles émissions (ZFE) parisienne (1) à la date prévue, repoussée une première fois au reste, soit le 1er janvier 2023. Un sursis de six mois leur est accordé par la Métropole du Grand Paris, au motif que l'État n'a pas précisé les modalités de sanction des contrevenants. Une ZFE couvre la métropole de Montpellier depuis le 1er juillet dernier.

(1) Paris + communes limitrophes.



CHRISTOPHE MEIREIS/CAPA PICTURES

"Tous nos modèles sont en progression."

Xavier Martinet,
directeur des ventes et du marketing de Dacia

- 13,7 % au terme du premier semestre 2022 : le marché automobile européen (2) est en berne. La plupart des marques généralistes sont dans le rouge, à l'exception, donc, de Kia, Hyundai, DS, Honda et, devant tout ce beau monde, Dacia. Les immatriculations de la marque roumaine progressent de 18,2% par rapport au premier semestre 2021, avec un pic enregistré à 31,9% en juin. Au résultat, Dacia représentait 43,3% des ventes totales de Renault Group en Europe 31 à la date du 30 juin, contre 56,3% pour la marque Renault. À méditer…

(2) Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse.

93 334

C'EST LE NOMBRE DE VOITURES ÉLECTRIQUES NEUVES IMMATRICULÉES EN FRANCE AU COURS DU PREMIER SEMESTRE.

Cela représente une progression de 28,7 % par rapport à la même période en 2021 et une part de marché portée à 12,1 %. Le Top 10 se compose comme suit : Peugeot e-208 (9 712 immatriculations), Dacia Spring (9 203), Fiat 500e (8 922), Renault Zoe (8 125), Tesla Model 3 (7 804), Renault Twingo E-Tech (7 793), Tesla Model Y (3 936), Peugeot e-2008 (3 136) et Renault Mégane E-Tech (2 799). Cette dernière pointait à la cinquième place des ventes de voitures électriques en juin, forte de ses 1 854 immatriculations enregistrées durant ce seul mois.



FLORIAN GROUT

30



K. BEYONDAS/PHOTOPQR

C'EST LE NOMBRE DE KILOMÈTRES DE LA NATIONALE "RCEA" TRANSFORMÉS EN AUTOROUTE À LA DATE DU 30 JUIN.

RCEA pour Route Centre-Europe Atlantique, soit l'artère qui traverse la France d'ouest en est. Un trajet longue distance très fréquenté par les chauffeurs routiers car gratuit, et de ce fait réputé dangereux sur les portions réduites à deux voies. Depuis le 30 juin, 30 km de la RCEA intègrent le réseau autoroutier sous l'appellation A79+, entre Montmarault et Chemilly (Allier). Cette section sera payante à partir du 1er octobre, à un prix non communiqué à cette heure. Péage à flux libre, c'est-à-dire sans barrière physique. À court terme, l'A79+ reliera l'A71 à l'A6 sur une distance de 92 km.



YANN LEFEBVRE

"Notre objectif est de supprimer tous les écrans dans nos futures voitures."

Thierry Métroz,
directeur du style de DS Automobiles

Les préoccupations de Thierry Métroz sont celles d'un designer et donc d'ordre esthétique. Ce n'est pas beau et c'est sale une fois éteintes, ces choses-là, pour résumer sa pensée. Des écrans tout partout qui squeezent le seul écran qui compte, à savoir le pare-brise, là n'est pas la question… D'un autre côté, le retour aux aiguilles et aux boutons ne paraît guère envisageable. Vaste chantier en perspective, au vu de l'objectif assigné.

RASSEMBLEMENT

Auto Moto Classic

Du 9 au 11 septembre
Toulouse (Haute-Garonne)
"Les Belles font leur cinéma", "FéeRarissime", "American Day" : les intitulés des expositions organisées dans l'enceinte du Meett de Toulouse aux dates indiquées parlent d'eux-mêmes.
En ajoutant aux festivités les 1 000 véhicules anciens alignés, l'inévitable vente aux enchères et la parade orchestrée dans les rues de la ville Rose le dimanche 11 septembre, le risque de s'ennuyer est nul. Les visiteurs qui se rendent sur place au volant d'une voiture de collection ont droit à leur parking réservé.
Contact, adresse et billetterie : www.automoto-classic.com/toulouse/





Sur le plan visuel, l'Amarok n'est pas le copier-coller du Ranger, sa matrice. Bon point.



PHOTOS : VOLKSWAGEN

PRODUIT

Volkswagen Amarok : coffre Ford

Le contexte : Ford et Volkswagen unissent leurs forces dans le monde des utilitaires, avant une plus que probable alliance dans le domaine des voitures particulières électriques. En la circonstance, le constructeur allemand fournit à l'américain sa fourgonnette et l'américain fournit à l'allemand son pick-up. Le Ranger, pour le nommer. Le nouveau, lequel partage sa base technique, donc, avec l'Amarok des temps modernes. Du pareil au même, à l'exception de tout ce qui se voit. Volkswagen, le fait est, ne se contente pas d'apposer son badge sur la calandre et remodèle le mobilier intérieur à son goût. Cinq motorisations figurent au programme (un bloc essence, quatre diesel), à voir celles qui seront retenues sur le marché français. Transmission 4x4 permanente ou enclenchable au choix.

GAMMES

Un départ, une série spéciale

Renault Kadjar

Clap de fin pour le SUV Kadjar, porté disparu sur le configurateur du constructeur à la mi-juillet. Un signe qui ne trompe pas. À la place, figurait l'Austral. Sans les prix, chose curieuse pour un configurateur. Ils ne sauraient tarder…

Volkswagen Golf R

La plus musclée des Golf, alias la R, a 20 ans. L'occasion toute trouvée pour éditer une série spéciale bien nommée R "20 Ans", disponible à la vente durant un an au prix de 62700 €. Le 4 cylindres 2.0 turbo gagne 13 ch au passage (333 équidés au total).



Le Kadjar cède la place à l'Austral.

THOMAS ANTOINE / ACE-TEAM



La Golf R 20 ans a tout du futur collector.

VOLKSWAGEN

Les chiffres du marché français en juin 2022



171 089

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en juin dernier (- 14,2% par rapport à juin 2021).

6%

La part de marché de la Peugeot 208 au terme du premier semestre. Suivent la Renault Clio (4,5 %), la Dacia Sandero (4,1 %), la Citroën C3 (3,8 %) et le Renault Captur (3,5 %).

15,9 %

C'est la hausse des ventes de Dacia enregistrée en juin en France. Renault est stable (- 0,8%), Peugeot recule (- 4,9%), Citroën plonge (- 29,4%) et DS dévisse (- 41,4%).

771 982

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France durant le premier semestre (- 16,3% par rapport à la même période en 2021).

TOUT-TERRAIN

La Bagnole part à l'aventure

Bagnole avec une majuscule, pour une raison simple : c'est le nom de cette voiturette électrique d'un genre particulier. La Bagnole, donc, est destinée à sillonner les champs plutôt que les Champs-Élysées, comme l'attestent la garde au sol surélevée et les jantes de 18 pouces chaussées de pneus crantés. Avec 283 kg à vide, cela devrait le faire dans les ornières et sur la neige… Le spécimen atteint 2,81 m en longueur, son coffre prend la forme d'une benne et ses deux électromoteurs développent 21 ch en pic. Ils sont situés à hauteur des roues arrière (un sur chaque roue). Prix de base : 9900 €, avant déduction du bonus de 900 €. Dernier point, c'est français. Fabriqué en France par la société KG Auto.



KG AUTO

OFF

FORD



Le Ford Bronco débarque

Dans le monde de l'automobile, il ne faut jamais dire jamais… Lancé sur les routes nord-américaines en 2020, le tout-terrain Bronco en mode Indiana Jones ne devait jamais, au grand jamais, traverser l'Atlantique. Tout faux. Ford le commercialisera bel et bien en France en 2024.

Ola fait des voitures

Ola, c'est un géant indien né en 2010 à partir d'une société de VTC. Une aventure industrielle à la Elon Musk, en quelque sorte. Le parallèle n'est pas fortuit. La marque lancera trois voitures électriques (deux SUV, une berline) sur son marché domestique en 2023, potentiellement exportables dans la foulée.

Lamborghini hybridifie

En ce moment-même circule sur route ouverte le prototype de la probable remplaçante de la Lamborghini Aventador. Seule certitude à cette heure, la bête reçoit un ensemble hybride rechargeable au cœur duquel s'active un V12 en position centrale arrière. L'électromoteur est placé à l'avant. Lancement en 2024.

OFFRE SPÉCIALE MONDIAL DE L'AUTO

VOTRE ABONNEMENT À PARTIR DE

-49%



2 places offertes
pour le Mondial de l'Auto 2022

Réservées aux 50 premiers abonnés !



Visuels non contractuels.



L'Auto-Journal

Le magazine de tous les plaisirs de l'automobile

L'Auto-Journal s'impose comme étant le 1er sur les nouveautés et le plus complet sur les essais.

VOTRE OFFRE :

-49%

25 numéros dont 1 n° Spécial Salon par an pour 4,99 €/mois

pendant 3 mois

au lieu de ~~9,97 €~~/mois.



Auto Plus

Le premier magazine qui se met à la place du conducteur

Essais et comparatifs, conseils juridiques, pratiques et mécaniques, cote du neuf et de l'occasion... Inclus dans l'abonnement : l'accès illimité aux services du site web

VOTRE OFFRE :

-81%

52 numéros + 2 hors-séries 2 guides pratiques par an + le site Auto Plus Premium pour 3 € le premier mois

au lieu de ~~15,86 €~~/mois.



Sport Auto

Fournisseur d'adrénaline depuis 1962

Le seul magazine à faire des tests et des essais chronométrés sur circuit avec validation des performances des voitures.

VOTRE OFFRE :

-49%

12 numéros + 1 Guide F1 par an pour 3,99 €/mois

pendant 3 mois

au lieu de ~~7,97 €~~/mois.



Abonnez-vous pour faire partie des

50 PREMIERS ABONNÉS et remportez

2 places pour le Mondial de l'Auto

1 **Scannez le QR code** ci-contre ou rendez-vous sur la page :

kiosquemag.com/bons-plans/offre-auto-mondial

2 **Choisissez** l'offre auto qui vous convient.

3 **Laissez-vous guider** et confirmez votre commande.

TICKET D'ENTRÉE

Trop chère, la Mégane électrique ? Ça dépend : dans sa version de base, elle s'affiche à moins de 30 000 € une fois le bonus écologique déduit. Un bon plan ?

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

Même dans cette version de base, l'E-Tech se distingue toujours par sa présentation flatteuse et sa finition soignée.

Emblème de la "Renaulution", la Mégane E-Tech aguiche avec son look avant-gardiste et sa technologie dernier cri. Mais elle dépasse allègrement les 40 000 € dans ses versions les plus raffinées : pas donné pour une compacte ! Heureusement, la version EV40 Standard Charge Equilibre (ouf !) vient compléter la gamme en s'affichant à 35 200 €, et même à 29 200 € une fois le bonus écologique déduit. Un modèle "premier prix" doté d'une batterie plus petite que les versions haut de gamme (40 kWh de capacité au lieu de 60) et d'un moteur moins puissant (130 ch au lieu de 218). Ces changements ont évidemment une incidence sur l'autonomie : la Mégane EV40 perd 90 km en moyenne (elle passe de 350 à 260 km). Sur autoroute, la chute est de 100 km (environ 200 km d'autonomie au lieu de 300). Voilà qui va compliquer les longs trajets ! Surtout, une mauvaise surprise vous attend au moment de recharger. Cette Mégane E-Tech Standard Charge est en effet incompatible avec la charge rapide en courant continu (DC) ! Celle-ci n'est disponible qu'à partir des versions Boost Charge, facturées 2 000 € de plus.

PLUS
Look préservé
Comportement routier
Tarif plus digeste

MOINS
Pas de recharge rapide DC
Autonomie sur autoroute
Quelques lacunes d'équipement

Il faut donc se contenter d'une charge en courant alternatif (AC). Et même pas à 22 kW comme sur une Zoe. Avec un chargeur à 7 kW seulement, prévoyez au minimum 7 h 30 afin de "faire le plein". Bonjour patience ! Pour prendre la route des vacances, autant louer un autre véhicule… ou monter en gamme !

Avec 130 ch sous le pied droit, les performances sont moins éclatantes que sur les versions EV60. Elles ne sont pas indignes pour autant. Nous avons chronométré un honnête 32,2 s sur le 1 000 m départ arrêté, tandis que les reprises de 90 à 130 km/h exigent 8,6 s. Des valeurs dans la moyenne de la catégorie, et tout à fait suffisantes au quotidien. En outre, le couple moindre (250 Nm au lieu de 300) sollicite moins le train avant, si bien que les problèmes de motricité sur sol humide constatés sur les versions EV60 disparaissent. Le conducteur →







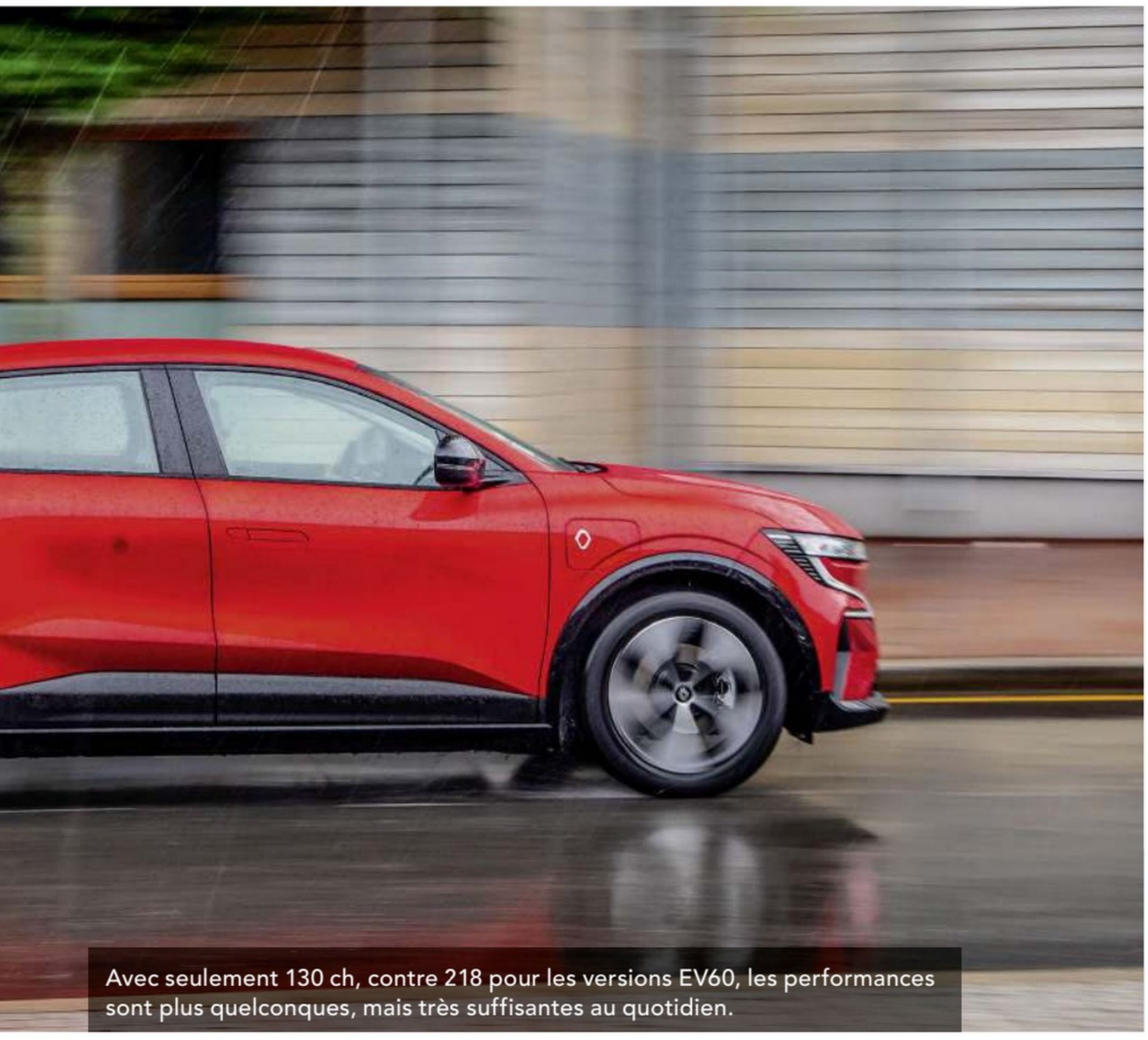
❶ Ce sélecteur de marche est complété par de très utiles palettes derrière le volant afin de piloter la récupération d'énergie.
❷ Si vous souhaitez la climatisation automatique, elle est en option (900 €).



est par ailleurs content de trouver des palettes au volant pour doser la récupération d'énergie, même si la Mégane E-Tech ne propose pas de véritable mode "roue libre". L'ablation d'un tiers des cellules de batterie a au moins un avantage : elle permet de gagner 180 kg sur la balance ! Avec 1 521 kg, la Mégane E-Tech EV40 est ainsi la plus légère de sa catégorie, une Citroën ë-C4 pesant par exemple 125 kg de plus. Cette masse (relativement) contenue magnifie le comportement routier, encore plus dynamique que sur les versions EV60. L'EV40 se révèle encore plus vive sur ses appuis et change de cap sans délai. Sa direction demeure très précise, tandis que le confort reste l'une des grandes qualités du modèle, tant sur le plan de la filtration des suspensions que sur celui de la maîtrise des bruits aérodynamiques. Tout juste pourra-t-on encore reprocher un léger manque de progressivité de la pédale de frein, qui souffre d'une course morte trop importante.

Pour le reste, cette finition de base Equilibre impose quelques sacrifices.

Pas trop en style : si les chromes entourant les vitres latérales ont disparu et les jantes en alliage passent de 20 à 18 pouces, la Mégane ➤



Avec seulement 130 ch, contre 218 pour les versions EV60, les performances sont plus quelconques, mais très suffisantes au quotidien.





❸ Le combiné d'instrumentation numérique est toujours de série. Celui-ci se montre très clair et lisible. ❹ Si l'écran n'est pas aussi grand que celui des finitions supérieures, il reste très réactif.

SEULEMENT 200 KM D'AUTONOMIE SUR AUTOROUTE ET 7 H 30 POUR LA RECHARGER. VOUS NE PARTIREZ PAS EN VACANCES AVEC ELLE ! •••

E-Tech conserve un pouvoir de séduction intact. À bord, en revanche, nous remarquons immédiatement que l'écran tactile est plus petit : il mesure 9 pouces, contre 12 sur les versions supérieures. Il n'intègre par ailleurs plus de fonction navigation, ce qui oblige à utiliser Apple Plans ou Google Maps en connectant votre smartphone en CarPlay ou Android Auto. Heureusement, il repose toujours sur le système d'exploitation de Google, si bien que la réactivité reste l'un des points forts de cette interface. L'instrumentation numérique est également toujours au programme, tout comme la carte mains-libres, la caméra de recul (indispensable vu la meurtrière qui sert de lunette arrière !) et les nombreuses aides à la conduite. Mais point de climatisation automatique, de recharge par induction du smartphone, ni de capteur de pluie et encore moins d'accoudoir central, tous passés à la trappe ou facturés en option. On se consolera avec la qualité de fabrication, toujours d'un très bon niveau.

Le conducteur apprécie aussi la position de conduite, très naturelle. La Mégane E-Tech reste en revanche peu accueillante aux places arrière. Pas au niveau des jambes, mais les passagers arrière manquent d'espace aux coudes et de lumière, la surface vitrée étant réduite à sa plus simple expression. Le coffre propose, lui, un volume dans la moyenne de la catégorie. Hélas, son seuil haut et son ouverture assez étroite compliquent le chargement d'objets lourds et volumineux. Mais à quoi bon le remplir de valises, puisque vous n'irez probablement pas très loin… ■





❶ L'espace aux jambes se montre correct à l'arrière, mais on se sent tout de même un peu confiné. ❷ Le coffre est assez grand, mais son ouverture est un peu étroite et le seuil est assez haut.

L'avis de Vincent Desmonts



Cette Mégane E-Tech à petite batterie, allégée de 180 kg, gagne encore en agilité. On se fait plaisir… hélas pas longtemps !

70% *Quotient Émotionnel*

La finition de base Equilibre se reconnaît à l'absence de chromes autour des vitres latérales ainsi qu'aux roues de 18 pouces.

RENAULT MÉGANE E-TECH
EV40 130 ch Standard Charge Equilibre

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission		
Puissance	■	130 ch
Couple	■	250 Nm
Type		synchrone à rotor bobiné
Puissance fiscale		4 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1

➜ Transmission

Pas de boîte de vitesses sur cette électrique, mais un simple réducteur. Le silence et la douceur sont au programme.

Batterie		
Capacité brute/nette	■	40 kWh/NC
Type		lithium-ion

Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,8 m
Pneumatiques		195/60 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,20/1,77/1,51/2,69 m
Poids/tractable freiné	1521/500 kg

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	141/137 cm
Garde au toit AV/AR	■	98/91 cm
Volume de coffre	■	407 dm³
Seuil de chargement	■	78 cm

Niveau sonore		
À 90/130 km/h	■	62,9/67,4 dB

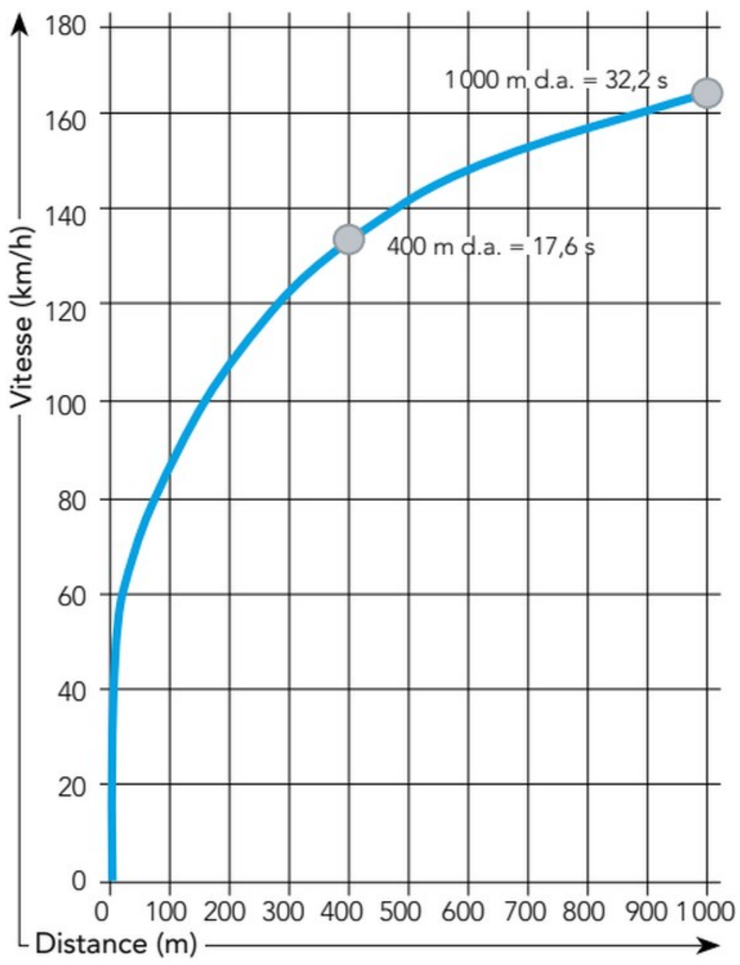
En version Standard Charge, la Mégane E-Tech ne peut se recharger qu'à 7 kW au maximum. Pour charger plus vite, il faut passer à la Boost Charge, qui coûte 2000 € plus cher.

LA CONDUITE

Performances		
1000 m d.a.	■	32,2 s
400 m d.a.	■	17,6 s
0 à 100 km/h	■	10,2 s
Vitesse maxi	■	152 km/h

➜ Courbe d'accélération

Comme souvent sur les électriques, les décollages sont vifs, mais la courbe se tasse assez rapidement. Pour comparaison, la version EV60 (218 ch) économise pratiquement 3 s sur le 1000 m d.a.



Reprises		
90 à 130 km/h en Drive	■	8,6 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en Drive)	■	12,2 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en Drive)	■	400 m

Freinage		
Depuis 50 km/h	■	10 m
Depuis 90 km/h	■	32 m
Depuis 130 km/h	■	65 m

LE BUDGET

Prix	■	35 200 €
Bonus écologique (CO_2)	■	6000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		31 600 €
Garantie	■	2 ans, km illimité (2)

(1) Bonus et options inclus.
(2) Batterie et moteur 8 ans ou 160 000 km.

Équipements de série ■

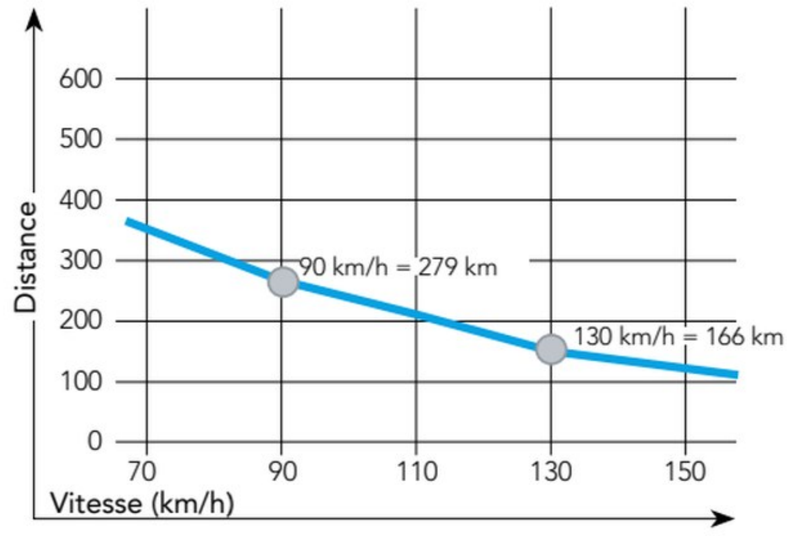
6 airbags, accès et dém. sans clé, cam. de recul, AFIL, Bluetooth, clim manuelle, compteurs numériques, ESP, freinage auto d'urgence, jantes alliage 18 pouces, lect. panneaux, phares LED, radar de recul, rég./lim. vitesse, vitres élec., système multimédia écran tactile 9 pouces/Apple CarPlay et Android Auto/USB, volant multifonction réglable en hauteur et en profondeur…

Options

Pack City (aide au parking + rétros dégivrants et rabattables électriquement : 650 €), pack Comfort (accoudoir AV + assistant feux de route + détecteur de pluie + clim auto + prises USB à l'AR + purificateur d'air : 900 €), pack Winter Comfort (volant cuir + sièges AV et volant chauffants + siège conducteur à réglage lombaire : 550 €), peinture métallisée (650 €), pompe à chaleur (400 €)…

➜ Courbe d'autonomie

On voit bien ici le problème de cette version EV40 : aux allures autoroutières, l'autonomie passe vite sous la barre des 200 km.



Consommation/Autonomie/Recharge		
Consommation moyenne	■	15,6 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■	260 km
Autonomie ville/route/autoroute	■	275/289/216 km
Chargeur AC/DC	■	7 kW/impossible
Charge prise domestique/7,4 kW	■	21 h/7 h 30

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	France



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

Cette Mégane E-Tech "premier prix" suffit comme seconde voiture restant à proximité de sa borne de recharge domestique. Elle distille un réel agrément de conduite, mais pas question de long voyage. Il est tentant de préférer la version Boost Charge (+2000 €) pour disposer de la rassurante charge rapide DC !

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

SANS FIL ET PRÊT À EN DÉCOU

À l'instar de la première, best-seller Kia en Europe, la seconde génération du Niro maintient le principe d'une gamme reposant sur trois niveaux d'électrification. Mais avec une bonne dose d'audace et de technologies en plus! Premier contact aux commandes de la plus sage des versions : l'hybride "sans fil" de 141 ch…

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

DRE...



La présentation intérieure s'avère bien plus moderne que celle de l'ancien modèle, avec deux grands écrans numériques et des commandes tactiles paramétrables.

Pas facile de trouver ses repères au sein de la gamme Kia. Y figurent – tenez-vous bien – pas moins de trois SUV compacts ! Avec ses allures de berline surélevée, le XCeed ouvre le bal avec 4,40 m de long. Le Sportage, au sommet de la hiérarchie, s'étire pour sa part sur 12 cm de plus. Le nouveau Niro, lui, vient donc naturellement s'intercaler entre ses frangins, avec 4,42 m de portée. Soit 6 cm de plus que le premier du nom, apparu en 2016 et rapidement devenu le best-seller du constructeur sud-coréen en Europe. Notamment dans sa déclinaison 100 % électrique (2018), pionnière du genre dans la catégorie. Faciliter la transition vers la mobilité "verte" : une mission tenue haut la main par le Niro, qui demeure le seul de sa classe à proposer, avec cette seconde génération comme avec la première, trois niveaux d'électrification. Deux hybrides – avec ou sans prise – viennent épauler le modèle "à piles" de 204 ch (à partir de 44 490 €). Ceux-ci se partagent toujours le 4 cylindres 1.6 T-GDi essence de 105 ch, associé à un moteur électrique de 84 ch dans le cas du modèle rechargeable (183 ch combinés : 42 ch de plus que le modèle précédent !) contre 43,5 ch pour la déclinaison hybride "simple", dont la batterie se régénère en roulant (141 ch combinés, comme par le passé). C'est au volant de cette dernière, 7 200 € moins chère que la plug-in – écart non négligeable ! – que nous avons fait plus ample connaissance avec ce Niro.

Élaboré autour de la nouvelle plate-forme K3, le nouveau Niro gagne 2 cm d'empattement.

Une évolution fructueuse pour l'habitabilité, avec des places arrière parmi les plus charitables de la catégorie, au niveau des genoux en particulier. Le Kia ridiculise le Renault Arkana E-Tech Hybride (145 ch), moins accueillant et pourtant plus long de 15 cm. L'étirement du Kia a aussi permis d'accroître le coffre, qui passe de 382 à 451 dm^3, la batterie du système hybride migrant sous la banquette. Rien de miraculeux (484 dm^3 sur l'Arkana, par exemple), mais toujours bon à prendre, d'autant que le plancher réglable en hauteur permet d'obtenir une surface de chargement plane une fois les dossiers rabattus.

Le changement de plate-forme s'accompagne d'une nouvelle partie cycle, constituée d'un





❶ L'instrumentation numérique reste réservée au Niro Premium. Plusieurs styles de graphismes s'offrent au conducteur. ❷ Seule la finition haut de gamme Premium bénéficie de ce sélecteur de boîte automatique rotatif. ❸ Le système d'infodivertissement intègre toutes les fonctions requises de nos jours, du GPS aux connexions Apple et Android. Attention toutefois à certains menus aux explications surchargées, obligeant à quitter trop longuement la route des yeux…





traditionnel train McPherson à l'avant et d'un moderne essieu multibras à l'arrière. Si l'ensemble contribue à l'appréciable équilibre routier, avec une tenue de cap rigoureuse et des changements d'appui maîtrisés, cela ne fait pas pour autant du Niro un SUV dynamique, la souplesse de ses suspensions générant quelques mouvements de caisse. Rien de rédhibitoire, mais il faut composer avec une direction peu informative. Le coréen ne coche donc pas encore la case "plaisir", au contraire du Peugeot 3008, dont l'agilité reste sans égale. Il compense par un excellent niveau de confort, qui combine un amortissement bien plus douillet que celui de son devancier à une remarquable insonorisation. Même lorsque le 4 cylindres se réveille (le moteur électrique peine à suffire au-delà des 40 km/h) et s'éternise dans la seconde moitié du compte-tours. Un phénomène, hélas, assez fréquent, la boîte DCT6 ayant une fâcheuse obsession à s'attarder sur le rapport engagé, même quand la topologie de la route lui impose de passer à la vitesse supérieure. Une transmission à double ➔



PLUS
Confort
Présentation flatteuse
Prix/équipement/garantie

MOINS
Peu dynamique
Gestion de la boîte DCT6
Pas de baisse de la conso

Le nouveau Niro ne passe pas inaperçu, surtout si vous optez en option pour ces originaux panneaux latéraux contrastés (400 €).

LA BOÎTE A TENDANCE À S'ATTARDER SUR LE RAPPORT ENGAGÉ ALORS QU'ELLE DEVRAIT PASSER LA VITESSE SUPÉRIEURE •••

embrayage avec les tics de ses homologues à variation continue : un comble ! À sa décharge, les 141 ch et 265 Nm de couple ne sont pas à la fête avec ce crossover de 1 474 kg, paresseux en reprises, y compris en Sport. Voilà sans doute pourquoi nous n'avons pas non plus relevé de progrès significatifs en matière de consommation, avec une moyenne (selon l'ordinateur de bord) de l'ordre de 6 l/100 km après une journée sur tous types de parcours autour de Francfort (agglomérations, Autobahn et routes vallonnées). Cela posé, les deux principaux rivaux dans la catégorie, l'Arkana cité plus haut ainsi que le Toyota C-HR Hybride (122 ch), ne sont guère plus dégourdis. Le Niro garde surtout l'avantage d'une plus grande douceur de fonctionnement et d'un rapport prix-prestations plaçant le curseur "attractivité" un cran au-dessus, malgré une hausse des tarifs d'environ 2 000 €.

Il mise aussi sur son style et n'hésite pas à bousculer les codes. Arches de roues, protections au bas des portes et panneaux latéraux arrière peints en noir, gris titane ou kaki selon la teinte de la carrosserie : les designers ont clairement cherché à faire oublier la ligne passe-partout du précédent. Cela dit, les originaux "boomerangs" séparant les portes de la poupe ne font pas forcément l'unanimité. C'est pourquoi le client reste libre d'opter ou non pour ces attributs, facturés 400 €. Il s'agit toutefois de la seule véritable excentricité. Notre finition haut de gamme Premium à 36 590 € se contente de roues de 18 pouces, quand certains concurrents n'hésitent pas à grimper à 19, voire 20 pouces.

Kia a surtout concentré ses efforts dans l'habitacle, avec une dotation de série très fournie.

Le nouveau Niro intègre notamment dès l'entrée de gamme Motion (31 760 €) la







❶ Allongé de 6 cm, le Niro acte II reste plus court que nombre de SUV compacts. Ce qui ne l'empêche pas de proposer un très bel espace aux jambes pour la catégorie. ❷ La batterie du système hybride loge sous la banquette et le coffre gagne en volume : 451 dm³, contre 382 dm³ précédemment. ❸ Le dossier des sièges avant a été conçu pour faire office de cintre, le frêle cache-bagages souple ne pouvant supporter le poids d'une veste.



climatisation bizone, les connexions Apple CarPlay et Android Auto, la lecture des panneaux, le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction stop/start dans les embouteillages et j'en passe. Active (33 990 €) ajoute le grand écran tactile de 10,25 pouces incluant la navigation et "notre" Niro Premium est carrément chic avec sa sellerie en cuir artificiel, à base de fibres d'eucalyptus. Enfin, la boîte automatique troque ici son levier et sa grille traditionnels pour un élégant sélecteur rotatif à impulsion, davantage connoté haut de gamme. La présentation répond aussi aux canons en vigueur, avec une dalle panoramique abritant les deux principaux écrans, sur le modèle des Sportage ou EV6. On aime ! Tout comme l'astucieux bandeau de commandes tactiles, au centre de la console, sur lequel apparaissent les réglages de la climatisation ou ceux pilotant le système d'infodivertissement. Une simple touche suffit pour "zapper" de l'un à l'autre. Bien vu ! Pas d'affichage tête haute, en revanche, sur les modèles réservés au marché français, alors que notre modèle d'essai en était pourvu. Rassurez-vous, il n'est pas difficile de s'en passer, l'instrumentation (plusieurs affichages possibles) se révélant parfaitement lisible. La finition ? Hormis quelques plastiques sensibles aux rayures, les matériaux employés – issus de matières recyclées pour la plupart – ont plutôt fière allure. Au même titre que les assemblages, dont émane une agréable perception de durabilité. Rien de plus logique, après tout, Kia garantit ses véhicules sept ans… ■

KIA NIRO
1.6 T-DGi Hybride 141 ch DCT6 Premium

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance cumulée	■	141 ch (1)
Couple maxi	■	147 Nm à 4 000 tr/mn + 175 Nm (élec.) (2)
Type		4 cyl. en ligne, essence + élec. synchrone à aimant permanent
Cylindrée / puissance fiscale		1 580 cm³ / 5 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		rob. à dble embrayage / 6
Batterie / capacité	■	lithium-ion / 1,32 kWh

(1) Puissance maxi : 105 ch à 4 700 tr/mn (therm.) + 43,5 ch (élec.).
(2) Couple cumulé : 265 Nm.

Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,6 m
Pneumatiques		225/40 R 18
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,42 / 1,83 / 1,55 / 2,72 m
Poids / tractable freiné		1 474 / 600 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	10,8 s
Vitesse maxi	■	162 km/h
Coffre		
Volume de coffre	■	451 dm³

LE BUDGET

Prix	■	36 590 €
Malus écologique (CO_2)	■	0 € (105 g/km)
Prix du modèle essayé (3)		39 140 €
Garantie	■	7 ans ou 150 000 km

(3) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
8 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR, Bluetooth, cam. recul, chargeur induction, clim auto bizone, comb. d'instrum. num., dét. pluie/lum., feux AV 100 % LED, feux de route anti-éblouissement, frein. urg. auto, hayon élec., jantes alu 18 pouces, lect. des panneaux, rég. vit. adaptatif, sellerie similicuir, sièges AV élec. et chauff., surveillance pression des pneus, syst. multim. avec écran tactile 10,25 pouces/ GPS connecté/Apple CarPlay et Android Auto…

Options
Pack DriveWise Park (aide au parking à distance + dét. d'angles morts + dét. du trafic AR avec fonction freinage auto : 1 000 €), panneaux AR noirs ou gris (400 €), peinture métall. / Blanc Nacré (650 / 750 €), système audio Harman Kardon (500 €).

Consommation		
Mixte	■	4,6 l/100 km
Réservoir		42 l

Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Corée du Sud**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Le Kia Niro hybride "2022" reste un SUV compact peu énergique. Il est cependant plus douillet qu'autrefois. Bien présenté et bien équipé, il a un bel avenir commercial devant lui. D'autant qu'en dépit de l'inflation de ses tarifs, il s'impose toujours comme l'un des moins onéreux de sa catégorie…

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

UNE 308 À L'ALLEMANDE

La nouvelle Opel Astra se décline désormais en break dit "Sports Tourer". Comme la berline, elle emprunte sa partie technique à la Peugeot 308 SW, mais s'en distingue par son style, quelques réglages et son positionnement prix.

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

Et de 11 ! 11 quoi ? 11 générations d'Astra, en considérant ses ancêtres Kadett, dont la première déclinaison break s'appelait Caravan en 1963. Mais cette 11e de la lignée est particulière : c'est la 1re de l'ère Stellantis ou, si vous préférez, depuis le rachat de la marque par PSA. La précédente Astra était encore en effet une General Motors. Elle partage donc la plupart de ses composants avec sa cousine française, la Peugeot 308, en berline comme en break, avec par exemple dans les deux cas un empattement des breaks allongé de 5,7 cm par rapport aux berlines. Cette Astra Sports Tourer atteint ainsi 4,64 m de long, dans un mouchoir avec la concurrence actuelle, entre 4,63 et 4,65 m pour les 308 SW, Leon Sportstourer et Corolla Touring Sports, par exemple. À se demander quand même pourquoi tous associent l'étiquette "sport" aux breaks. Mais soit, revenons à nos moutons… De face, impossible de distinguer le break Astra de la berline : l'avant est identique, avec la fameuse calandre Vizor. À l'arrière, si les feux sont aussi les mêmes, le break a fait remonter la plaque d'immatriculation dans le hayon (elle est dans le bouclier sur la 5 portes), ce qui permet d'abaisser le seuil de chargement à 60 cm : un bon chiffre s'il se confirme lors de nos mesures.

Opel a d'ailleurs bien fait les choses en ce qui concerne le coffre. Le volume sous cache-bagages des versions thermiques atteint selon Opel 597 dm³, soit sensiblement moins que les 608 dm³ annoncés par la Peugeot 308 SW.

Mais cette capacité de chargement est bonne dans la catégorie. Concernant notre modèle d'essai hybride rechargeable du jour, il offre selon Opel 516 dm³, ce qui est encore un peu en deçà de la cousine française, mais toujours bien placé pour une voiture avec une grosse batterie. Opel a par ailleurs aménagé un compartiment pour ranger le câble de chargement sous le →

plancher de coffre, mais celui-ci est absent si vous optez pour un système hi-fi avec caisson de basses. À déconseiller, donc ! De plus, l'emplacement pour déposer le cache-bagages présent sur les modèles thermiques disparaît sur les hybrides. La banquette arrière se rabat en 40/20/40 et dégage bien sûr un plancher plat. Mais il est étonnant de constater que, comme dans la 308 SW par rapport à la 308, les places arrière n'ont a priori rien gagné avec l'allongement de l'empattement, qui ne profiterait qu'au coffre : à vérifier lors de nos mesures.

À l'avant, le break reprend intégralement la planche de bord de la berline, avec en morceau de choix la double dalle numérique de deux fois 10 pouces, façon Mercedes, mais avec un léger angle entre le combiné d'instrumentation et l'écran tactile central du système multimédia.

L'ensemble présente bien et ancre cette Astra break dans son époque.

Par rapport à la 308 SW, l'allemande paraît plus classique avec un combiné à regarder à travers le volant, et non pas au-dessus car il est de plus grand diamètre. Mais contrairement à la française, elle peut recevoir un affichage tête haute, un vrai, avec projection sur le pare-brise. Pour le reste, la qualité des matériaux et la finition sont correctes, un ton en dessous de la 308 toutefois. Surtout, la présentation est un peu triste et aucune configuration ne semble permettre d'égayer l'habitacle par quelques touches de couleur.

Sous le capot, l'Astra ST reprend bien sûr les motorisations des berlines, à savoir pour l'instant des 3 cylindres essence de 110 ou 130 ch, un 4 cylindres diesel de 130 ch, et le même ensemble hybride rechargeable que la 308 SW, en version 180 ch pour commencer puis 225 ch un peu plus tard. Une version 100 % électrique est aussi annoncée pour 2023. Pour cette première prise en main, nous avons retrouvé l'ensemble hybride rechargeable de 180 ch, doté, comme sur la Peugeot, d'une batterie de 12,4 kWh bruts, qui promet une autonomie mixte électrique officielle de 60 km. La même distance que celle de la 308 SW, que nous avons mesurée à 44 km de moyenne réelle : gageons que celle de l'Astra ST avoisinera ce chiffre également. Idem en ce qui concerne les performances, annoncées comme étant exactement les mêmes.

Mais alors, qu'a-t-elle donc de différent, cette Astra ? En premier lieu, ses réglages châssis. Elle est notamment amortie plus fermement, à l'allemande, pour employer le jargon du milieu. Pour

PLUS
Double écran
Châssis convaincant
Spacieuse et pratique

MOINS
À-coups de transmission
Ambiance triste
Arrivée en 2023 seulement…

Les feux sont les mêmes que sur la berline, mais la plaque d'immatriculation a été remontée dans le hayon pour abaisser le seuil de chargement.

L'avis de Cyril Biotteau



J'aime son design, moins compliqué que celui de la 308 SW, mais pas fade.

50% *Quotient Émotionnel*

Strictement identique à la berline, la planche de bord présente assez bien mais manque de gaieté.



autant, elle n'affiche pas un comportement routier plus dynamique que sa cousine française. Le compromis se montre cependant tout à fait convaincant : la tenue de route est équilibrée avec un train avant assez mordant ne cédant pas trop facilement au sous-virage malgré le poids élevé de cette version. Seul bémol : quelques petits à-coups lors des ralentissements et des rétrogradages de la boîte de vitesses automatique.

Autre point sur lequel l'Astra se distingue de sa cousine : le prix. Il n'est pas encore officiel car la voiture n'arrivera pas en France avant fin 2022, voire début 2023 pour les livraisons. Néanmoins, Opel France promet que son break sera vendu 1 200 € de plus que la berline. Aujourd'hui, cela ferait commencer la gamme Astra Sports Tourer à 26 200 € avec le moteur 1.2 turbo de 110 ch et la finition de base. Notre modèle d'essai hybride rechargeable 180 ch, en version haut de gamme Ultimate, s'élèverait à 44 900 € avec un équipement très complet comprenant des feux matriciels, un toit vitré ouvrant, des sièges électriques, etc. A priori, le break allemand serait donc moins cher que la 308 SW sur les premiers niveaux de finition, mais un peu plus cher sur les niveaux supérieurs. Mais d'ici à la fin de l'année, la situation peut évoluer, surtout dans le contexte inflationniste actuel. Opel pourrait bientôt modifier la structure de gamme Astra (ce qui est inclus dans chaque finition) et la concurrence aussi. ■





❶ Malgré un allongement de l'empattement, les places arrière ne gagnent a priori pas en espace aux jambes : une bizarrerie à vérifier lors de nos mesures. ❷ Le coffre atteint 597 dm³ sur les versions thermiques et 516 dm³ sur notre modèle hybride rechargeable à cause de la batterie.

OPEL ASTRA SPORTS TOURER
Hybride rechargeable 180 ch Ultimate

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	180 ch (1)
Couple maxi	250 Nm à 1 750 tr/mn + 320 Nm électrique (2)
Type	4 cyl. turbo ess. + 1 élec.
Cylindrée / puissance fiscale	1 598 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8
Batterie / capacité utile (brute)	lithium-ion / 11,3 (12,4) kWh

(1) Puissance maxi : 150 ch à 4 250 tr/mn (thermique) + 110 ch (électrique). (2) Couple cumulé : 360 Nm.

Châssis	
Diamètre de braquage	10,7 m
Pneumatiques	225/40 R 18

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,64 / 1,86 / 1,48 / 2,73 m
Poids / tractable freiné	1 717 / 1 400 kg

Performances	
0 à 100 km/h	7,7 s
Vitesse maxi (électrique)	225 km/h (135 km/h)

Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	516 dm³

LE BUDGET

Prix (3)	44 900 €
Bonus écologique (CO_2)	1 000 € (25 à 27 g/km)
Prix du modèle essayé (4)	44 200 €
Garantie	2 ans, km illimité

(3) Estimation. Les prix définitifs ne sont pas connus. (4) Malus et options inclus (estimation).

Équipements de série ■

8 airbags, accès/dém. mains-libres, affichage tête haute, AFIL, Bluetooth, cam. AR, chargeur à induction, clim auto bizone, conduite semi-auto niv. 2, détecteurs pluie/luminosité, feux AV matriciels, frein. urg. auto, hayon élec., jantes alliage 18 pouces, rétros ext. rabattables élec., sellerie Alcantara, sièges avant électriques chauffants, syst. multimédia avec écran tactile 10 pouces/GPS/Android Auto/Apple CarPlay sans fil/USB, toit vitré panoramique.

Options

Chargeur embarqué 7,4 kW (400 €), pack Cuir Nappa (sellerie cuir, sièges avant et arrière chauffants, sièges avant ventilés et massants, volant et pare-brise chauffants : 1 200 €).

Consommation	
Mixte	1,1 à 1,2 l/100 km
Autonomie élec. / réservoir	60 km / 42 l
Temps de charge secteur / wallbox 7,4 kW	8 h / 2 h

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Moins prétentieuse que la 308 SW, l'Astra Sports Tourer n'en a pas moins une certaine personnalité et des qualités logiquement très proches de sa cousine française. Un break convaincant, qui le sera d'autant plus si le prix est inférieur à celui de la 308 SW : verdict fin 2022 ?

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES MAÎTRES DE L'ANTITHÈSE

Ils se veulent sportifs grâce à leurs lignes atypiques et à leurs motorisations puissantes. Mais ces SUV électriques de 2 tonnes et plus sont soumis à la dure loi du compromis. Reste à déterminer quel est celui qui tire son épingle du jeu.

Par **Camille Pinet** Photos **Clément Choulot et Nicolas Soler**

Kia EV6
2WD 229 ch/78 kWh
GT Line **56 490 €**

Volkswagen ID.5
204 ch/77 kWh
Pro Performance **56 350 €**

Avec la nécessité de diminuer les émissions de CO_2, nous aurions volontiers imaginé que l'automobile reprendrait le chemin vertueux de la légèreté et des gabarits restreints, synonymes de faible consommation et de facilité de conduite. Du tout ! La migration vers le tout-électrique et la recherche de chiffres d'autonomie favorables, qui imposent d'employer de lourdes batteries, réduit à néant ces espérances. Il faut ajouter à l'équation l'insatiable appétit de la clientèle pour des SUV hauts sur roues, qui aboutit à la multiplication de véritables mastodontes roulants. Nos cinq concurrents du jour en sont de corpulentes incarnations : même si leur longueur respective (entre 4,43 et 4,68 m) les classe dans la catégorie des SUV "compacts", ils atteignent ou dépassent tous la barre fatidique des 2 tonnes. Pour des véhicules qui se prétendent écologiques, difficile de ne pas pointer la contradiction. La formule en vogue du SUV coupé renforce ce sentiment : comment justifier ces toits fuyants sur des modèles initialement pensés pour une utilisation familiale ? Cette famille étrange ne cesse pourtant de s'agrandir : Skoda s'invite dans la danse avec l'Enyaq Coupé, proche cousin du Volkswagen ID.5, tandis que Volvo propose désormais son C40, dérivé du XC40. Plus imposants encore en gabarit, les Kia EV6 et Hyundai Ioniq 5 jouent la carte de l'originalité grâce à leur style inclassable. Opposés dans leur version 2 roues motrices à grosse batterie, ils tentent de remporter la bataille de l'autonomie. Mais la capacité des accumulateurs ne fait pas toujours tout…



NB : le Skoda Enyaq Coupé photographié est un modèle RS. Le Volvo C40 est une version Recharge de 408 ch.



Frère siamois du XC40, le C40 ne bénéficie pas d'une plate-forme 100 % vouée à la motorisation électrique, ce qui le désavantage parfois.

Volvo C40

Recharge 231 ch/69 kWh Ultimate **55 400 €**



Le C40 dispose d'un système multimédia élaboré avec Google particulièrement intuitif et bien conçu.

SUR LA ROUTE Frère siamois du XC40 électrique, le C40 offre des sensations de conduite très proches. Il se distingue par la simplicité de ses commandes : inutile d'appuyer sur un bouton pour démarrer, passer le sélecteur de position sur Drive suffit. En ville, sa longueur raisonnable joue en sa faveur, mais sa visibilité vers l'arrière est tout bonnement catastrophique. Le système de conduite monopédale se montre très vif mais précis : avec un peu d'entraînement, le conducteur ne touche pratiquement jamais la pédale de frein. Si nous n'avons pas mesuré directement ses performances, elles devraient s'établir au même niveau que le XC40 231 ch, comme c'est le cas pour les versions 408 ch. De quoi se situer exactement dans la moyenne de ce comparatif en accélérations comme en reprises.

VIE À BORD Communiquant largement sur sa démarche écologique, Volvo fait le choix de matériaux recyclés pour l'habitacle et renonce au cuir animal pour des tissus et cuirs synthétiques. Primo, est-ce vraiment plus écologique ? Deuxio, cela se voit hélas un peu trop. La finition ne laisse pas une impression de qualité. Plus court que ses rivaux et s'appuyant sur une plate-forme plus ancienne, il sauve pourtant amplement les meubles avec une habitabilité arrière correcte, grands y compris. Mais il peine à bien accueillir le passager du milieu. Même son coffre propose un volume substantiel, bien qu'il soit moins logeable que celui du XC40.

BUDGET Doté de la même batterie que le XC40, plus petite que celle de ses rivaux du jour, le C40 n'en tire hélas pas parti au niveau de sa masse. Dès lors, il assure l'autonomie la moins élevée du lot, alors que sa consommation se place exactement à équidistance de celle de ses rivaux coréens et allemands. Le C40 fait donc bien de la jouer profil bas en tarif et de diminuer ses exigences de presque 2 000 € depuis son lancement. Son équipement de série est plutôt complet mais comporte quelques lacunes liées à l'ancienneté de sa plateforme, comme l'absence d'affichage tête haute.

À LA LOUPE

Les incrustations en plastique recyclé bénéficient d'un très joli éclairage dans la pénombre, mais de jour, leur apparence frise l'indigence. Faut-il conduire le C40 de nuit pour profiter d'un habitacle raffiné ? D'autres constructeurs font mieux en matière d'habitacle "écologique".



Le bilan aj ★★★☆☆

Seul SUV à taille humaine du comparatif, le C40 aurait pu tirer son épingle du jeu s'il avait été plus léger. Mais il fait payer sa batterie plus petite par une autonomie inférieure et ne se rattrape pas par un rapport prix/équipement plus favorable ni même par sa présentation.

Skoda Enyaq Coupé

80 204 ch/77 kWh Sportline **60 610 €**

4e



En coupé, l'Enyaq propose rigoureusement la même planche de bord que l'Enyaq iV mais profite d'une finition plus gaie.

SUR LA ROUTE En se muant en coupé, le Skoda Enyaq veut faire vibrer la fibre sportive. Mais il ne s'agit que d'apparences : sa puissance n'évolue pas par rapport à l'Enyaq "entier". Sur petite route, la masse dicte sa loi : en dépit des suspensions Sport de série sur la finition Sportline, qui permettent de mieux maîtriser le roulis, il montre sur les grosses irrégularités une nette tendance au pompage tout en malmenant beaucoup plus les passagers. En tout cas lorsqu'il est dépourvu de l'amortissement piloté optionnel. Sur autoroute, il profite au maximum de son élan, modulé par le radar de distance, et révèle un tempérament placide.

VIE À BORD Même si l'Enyaq avoue un cousinage étroit avec l'ID.5, son aménagement intérieur diffère nettement. Le conducteur fait face à des commandes plus conventionnelles, et le petit écran d'instrumentation numérique paraît perdu dans l'imposante planche de bord. Néanmoins, l'ergonomie est un peu plus simple bien qu'elle passe par le grand écran central, tandis que la finition ne souffre pas de reproches. À l'arrière, cependant, la console centrale empiète sur l'espace aux jambes du passager du milieu. Dommage, car les deux autres sont parfaitement à leur aise, y compris en ce qui concerne l'espace à la tête. Même satisfaction au niveau du coffre, le plus volumineux du comparatif en dépit de quelques compromis au niveau pratique.

BUDGET En version coupé, l'Enyaq se pousse sérieusement du col, particulièrement en finition Sportline. Une finition qui se distingue essentiellement par sa présentation : jantes de 20 pouces pour impressionner, décorations noires, insert carbone à bord. De quoi faire monter la facture au-dessus des 60 000 € fatidiques et perdre le bonus de 2 000 €. Dommage, car les options sont encore nombreuses. Sur le plan de la consommation et de l'autonomie, l'Enyaq fait pratiquement jeu égal avec l'ID.5 et profite de la dernière mise à jour de l'électronique de bord déployée par le groupe : de quoi renvoyer les Coréens à leurs chères études.

À LA LOUPE

Le coffre de l'Enyaq est certes logeable, mais son seuil de chargement est le plus élevé du comparatif, et son hayon motorisé sans capteur d'obstacle monte très haut à l'ouverture : surveillance obligatoire dans les parkings souterrains !



Tout comme l'ID.5, l'Enyaq Coupé a bénéficié d'une mise à jour qui profite à son autonomie et à sa vitesse de charge.

L'avis de Camille Pinet

La formule du SUV coupé n'a guère de sens du point de vue pratique, mais l'Enyaq parvient au moins à se faire remarquer dans la rue.

60 % *Quotient Émotionnel*

Le bilan aj ★★★½☆

L'Enyaq Coupé n'offre guère plus de prestations que l'Enyaq : il s'achète pour son style, qu'il fait payer un peu trop cher en finition Sportline. À moins d'un coup de cœur, préférez-lui la finition de base et son bonus.

Kia EV6

2WD 229 ch/78 kWh GT Line **56 490 €**

SUR LA ROUTE Avec pratiquement 4,70 m de long et 1,90 m de large, le Kia EV6 ne rentre pas dans tous les garages et n'est pas le roi des villes. En revanche, il s'avère beaucoup plus adapté au goût européen en matière de châssis que son cousin Ioniq 5. Plus ferme, la suspension absorbe mieux les mouvements de caisse, ce qui se paie malheureusement sèchement en confort. Celui-ci n'est véritablement satisfaisant que sur le billard des autoroutes. Le conducteur retrouve cependant le sourire lorsqu'il actionne le mode Sport, qui confère au Kia un vrai petit caractère nerveux; il révèle alors même un réel tempérament de propulsion qui ne rechigne pas à pivoter quand le conducteur sait gérer l'accélérateur.

VIE À BORD Même si l'EV6 est beaucoup plus long que l'Ioniq 5, il n'en tire pas vraiment parti sur le plan de l'habitabilité. L'espace aux jambes est le même, limité par l'absence de cave à pieds sous les sièges avant. Et son coffre est moins volumineux que celui des Skoda et Volkswagen. Dès lors, à quoi servent tous ses centimètres ? En revanche, le Kia fait beaucoup mieux que son cousin en finition. Les matériaux sont plus flatteurs et les assemblages plus rigoureux. Ses fonctionnalités multimédias sont toutefois les mêmes et restent en deçà de ce que proposent ses concurrents européens.



Bien fini, l'habitacle de l'EV6 révèle tout de même quelques détails d'ergonomie un peu complexes.

BUDGET L'EV6 embarque le pack de batteries le plus imposant de ce comparatif, mais il ne l'exploite pas au mieux en raison de son appétit prononcé en kWh : sa consommation se montre nettement supérieure à celle de l'Ioniq 5, sauf sur autoroute. Dommage, nous attendions mieux de la part de Kia. Bien sûr, la puissance de charge théorique est aussi la plus élevée du lot avec 239 kW. Dans la vraie vie, cet avantage est très rarement exploitable, car peu de bornes délivrent cette puissance. L'EV6 est certes moins cher que son compatriote coréen ou le Skoda, mais sa dot d'équipements de série est également moins fournie, avec par exemple le toit panoramique en option. Heureusement, il a toujours pour lui l'avantage de la fameuse garantie de 7 ans de Kia.

Le bilan aj ★★★½☆

Malgré son gabarit, l'EV6 se révèle le plus amusant à conduire de ce comparatif. Cela ne lui permet toutefois pas de faire la différence car il se montre décevant en matière de consommation et d'autonomie. Kia avait pourtant de l'avance sur le sujet…

À LA LOUPE



Les palettes au volant permettent de moduler la régénération au freinage en fonction des conditions de circulation : le conducteur se prend vite au jeu, mais il faut être fin stratège pour en tirer le meilleur énergétiquement parlant.

L'avis de Camille Pinet

Les lignes sont audacieuses, mais je suis déçu par les prestations réelles. Kia perdrait-il son avance ?

60 %
Quotient Émotionnel



Attention, le Kia EV6 souffre de délais de livraison très longs en raison de son succès.

L'avis de Camille Pinet

Le dessin, futuriste et rétro, frise selon moi le chef-d'œuvre. Hélas, le ramage ne se rapporte pas au plumage.

65 % *Quotient Émotionnel*

Tant du point de vue de sa finition intérieure que de ses prestations routières, l'Ioniq 5 semble avoir été conçu pour les États-Unis.

2e Hyundai Ioniq 5

218 ch/73 kWh Executive **58 500 €**

SUR LA ROUTE En dépit de ses airs de berline compacte légèrement surélevée, l'Ioniq 5 est le plus large de l'assemblée. Cela se ressent immédiatement en ville, où il est mal à l'aise et impose de surveiller en permanence ses rétroviseurs. Il se révèle tout aussi peu pertinent sur petite route, où le caractère pataud de son châssis est flagrant. Sa suspension, pourtant assez souple, filtre mal les trépidations engendrées par ses grandes roues. Il ne s'apprécie finalement presque que sur les grands axes, où il fait valoir les accélérations les plus véloces du comparatif. Mais l'agrément de conduite n'est pas le point fort du Hyundai, davantage conçu pour les passagers que pour le conducteur.

VIE À BORD Difficile de se sentir à l'étroit en Ioniq 5 : il propose les valeurs de largeur aux coudes parmi les plus élevées de la production. À l'arrière, elles sont même supérieures de 14 cm à ce qu'offre le Volvo C40 ! Il en va de même pour l'espace aux jambes et le volume de coffre, d'autant qu'une banquette coulissante permet de moduler entre l'un et l'autre et qu'un second coffre s'invite à l'avant. Mais tout n'est pas fabuleux à bord du Hyundai. Sa finition laisse à désirer : boutons de réglage des sièges électriques qui craquent sous la main, plastiques peu flatteurs et bruits de mobilier ne sont pas rares. Quant au système multimédia, il est bien moins connecté et moderne que celui de ses rivaux. Cependant, l'ergonomie finalement assez traditionnelle se révèle plus facile à appréhender.

BUDGET Au chapitre finances, l'Ioniq 5 offre sans coup férir le meilleur rapport prix/équipements dans sa finition Executive : du toit panoramique au système audio Bose, en passant par la recharge inversée V2L, tout est inclus ou presque. Il n'est pourtant pas le plus cher et bénéficie encore du bonus de 2 000 € et de la fameuse garantie de 5 ans. Même s'il est – de façon assez étonnante – le plus léger de nos protagonistes du jour, cela ne profite guère à la consommation et à l'autonomie : cette dernière reste sous la barre des 400 km de moyenne. C'est cependant presque aussi bien que le Kia EV6 en dépit d'une batterie sensiblement plus petite.

Le bilan aj ★★★½☆

L'Ioniq 5 souffle le chaud et le froid : son intérieur gigantesque ravit les familles, mais sa finition fait grimacer. Ses excellentes performances contrastent également avec son châssis peu efficace. Comme un léger goût d'inachevé…

À LA LOUPE

En finition Executive, l'Ioniq 5 propose ces sièges "relax" de série qui permettent d'envisager de jolies siestes durant les recharges. Bien vu !





En dépit de la modernité apparente de son habitacle, l'Ioniq 5 n'est pas le plus évolué en matière d'aides à la conduite et de fonctionnalités multimédias.

L'avis de Camille Pinet

L'ID.5 ne suscite pas la passion, mais il a le mérite d'être cohérent. Dans cette catégorie folle, c'est une grande qualité.

55 % *Quotient Émotionnel*



1er

Volkswagen ID.5

204 ch/77 kWh Pro Performance **56 350 €**

SUR LA ROUTE Même s'il prétend lui aussi afficher des lignes de coupé, l'ID.5 refuse de jouer la sportivité. Il privilégie le confort de conduite, particulièrement appréciable sur autoroute, où la douceur est de mise. Sa propension à favoriser le mode roue libre contribue à cette sensation, et, lorsqu'il est équipé de la suspension pilotée, c'est lui qui offre le meilleur filtrage des irrégularités. Sur petite route, il n'a toutefois rien d'une ballerine. Il se montre sûr et sécurisant et a le mérite de ne pas chercher à jouer la GTI qu'il n'est pas. Dès lors, il est plus facile de lui pardonner les accélérations les moins véloces du lot. De plus, 9 s au 0 à 100 km/h, c'est déjà bien suffisant pour la circulation moderne. D'autant qu'il prend sa revanche au chapitre des aides à la conduite. Si vous avez pris soin de cocher les bonnes options, elles sont plus évoluées que celles de ses rivaux. La réactivité du système de maintien en ligne et du radar de distance, qui module la régénération au freinage en fonction de la position du véhicule précédent, est excellente.

VIE À BORD Certes, l'ID.5 ne propose pas les meilleures mesures d'habitabilité du jour, mais les centimètres ne font pas tout. Les passagers sont correctement installés à l'arrière grâce à un aménagement bien pensé : ils peuvent glisser leurs pieds sous les sièges avant, et la console centrale n'empiète pas autant sur le plancher qu'à bord du Skoda. Vis-à-vis de l'ID.4, dont il dérive étroitement, le coupé avance un volume de coffre à peine inférieur. Bien sûr, le bilan est moins favorable lorsqu'il s'agit de charger jusqu'au pavillon, forme de coupé oblige. Là où la différence est très nette par rapport à l'ID.4, c'est en ce qui concerne la finition. Grâce à quelques habillages supplémentaires de la planche de bord et des contre-portes, l'ID.5 donne clairement une sensation plus haut de gamme. Il faut cependant toujours composer avec son ergonomie "tout-tactile" pas forcément simple à appréhender pour tout un chacun. Il semble néanmoins que depuis sa récente mise à jour, le système multimédia en a enfin terminé avec les bugs à répétition. Pourvu que cela dure !

À LA LOUPE

Volkswagen considère que le tactile, c'est "moderne" ! Désormais communes à tous les véhicules de la marque, ces commandes de climatisation sont agaçantes à utiliser. Comme les touches à la fois haptiques et tactiles du volant. L'ergonomie n'y gagne rien.



BUDGET L'autonomie des voitures électriques n'est pas qu'une affaire de kilowattheures. Tesla l'a déjà amplement démontré, et Volkswagen le confirme avec la mise à jour du système d'exploitation qu'il vient de déployer sur ses modèles ID.4, et dont profite l'ID.5. Il gagne

L'ID.5 est bien entendu étroitement dérivé de l'ID.4, avec lequel il partage rigoureusement la même plate-forme.





L'ID.5 est le plus lourd des cinq concurrents, mais il a la sagesse de ne pas chercher la sportivité.

La qualité de finition apparaît très nettement supérieure par rapport à l'ID.4.



❶



❷

❶ On retrouve l'instrumentation de bord "façon moto" de l'ID.3 et de l'ID.4. ❷ L'ergonomie des commandes avec le bouton rotatif de vitesses est reprise de l'ID.4. ❸ Voyager en ID.5 n'est pas déplaisant. À l'arrière, l'aménagement bien pensé permet d'accueillir trois adultes dans de bonnes conditions. ❹ Le volume sous tablette est à peine inférieur à celui de l'ID.4, mais le Skoda Enyaq Coupé fait mieux.



❸



❹

ainsi 20 km d'autonomie moyenne selon nos mesures et détale loin devant ses concurrents coréens grâce à sa consommation réduite à moins de 18 kWh aux 100 km. Un joli score pour un modèle de ce poids qui témoigne des progrès réalisés par le constructeur en matière de gestion d'énergie. Un bonheur n'arrivant jamais seul, l'ID.5 encaisse mieux qu'avant les recharges rapides et n'a pas à rougir de ses temps d'attente aux bornes : dans la majorité des cas, il fait au moins aussi bien que ses rivaux coréens. Il renoue hélas avec certaines mauvaises habitudes de la marque, car son tarif, pourtant parmi les moins élevés du comparatif, est un trompe-l'œil. Il faut piocher généreusement dans le catalogue d'options pour égaler l'équipement de ses rivaux.

Le bilan aj ★★★★☆

Loin d'être parfait, l'ID.5 évite les pièges et se révèle cohérent. Il profite d'une autonomie confortable et d'une consommation maîtrisée. À la conduite, il cultive la douceur, seul parti pris qu'un véhicule surélevé de 2,1 t peut décemment envisager.



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.

	Volkswagen ID.5	Hyundai Ioniq 5	Kia EV6	Skoda Enyaq Coupé	Volvo C40
Moteur/Transmission					
Puissance maxi	204 ch	218 ch	229 ch	204 ch	231 ch
Couple maxi	310 Nm	350 Nm	350 Nm	310 Nm	330 Nm
Type	électrique synchrone à aimants permanents	électrique synchrone à aimants permanents	électrique synchrone à aimants permanents	électrique synchrone à aimants permanents	électrique synchrone à aimants permanents
Cylindrée/puissance fiscale	5 CV	4 CV	4 CV	5 CV	6 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues arrière	aux roues arrière	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur	réducteur	réducteur	réducteur	réducteur
Capacité nette (brute)	77 (82) kWh	72,6 (77,4) kWh	77,4 (85,2) kWh	77 (82) kWh	69 (69) kWh
Châssis					
Diamètre de braquage	11 m	12,6 m	12,2 m	11 m	11,8 m
Pneumatiques AV-AR	235/55-255/50 R 19	235/55 R 19	235/55 R 19	235/55-255/50 R 19	235/50-255/45 R 19
Dimensions/poids					
L/l/h/empattement	4,60/1,86/1,62/2,78 m	4,64/1,89/1,65/3,00 m	4,68/1,88/1,55/2,90 m	4,65/1,88/1,62/2,77 m	4,43/1,87/1,66/2,71 m
Poids/tractable freiné	2130/1000 kg	1964/1600 kg	2004/1600 kg	2125/1000 kg	2000/1500 kg
Performances					
1000 m d.a.	30,8 s	29,3 s	29,3 s	30,7 s	29,6 s
0 à 100 km/h	9 s	7,9 s	8,1 s	8,9 s	8,2 s
90 à 130 km/h en Drive	18,7 s	18,9 s	20,2	17,5 s	17,6 s
Vitesse maxi	168 km/h	186 km/h	190 km/h	163 km/h	163 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/65 m	10/31/63 m	10/32/64 m	10/32/65 m	10/33/70 m
Habitabilité/Coffre					
Longueur aux jambes AR	32 cm	22-36 cm (1)	36 cm	32 cm	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	151/148 cm	157/157 cm	152/146 cm	152/148 cm	146/143 cm
Volume de coffre AR/AV	544 dm³/–	464-607 (1)/53 dm³	490/45 dm³	588 dm³/–	479/37 dm³
Niveau sonore					
À 90/130 km/h	63,9/68 dB	63,8/67,8 dB	63,2/67,2 dB	63,8/67,9 dB	64,1/67,2 dB

(1) Selon la position de la banquette arrière coulissante.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie



Kia EV6
2WD 229 ch/78 kWh GT Line

Volkswagen ID.5
204 ch/77 kWh Pro Performance

LE BUDGET	Volkswagen ID.5	Hyundai Ioniq 5	Kia EV6	Skoda Enyaq Coupé	Volvo C40
Prix	**56 350 €**	**58 500 €**	**56 490 €**	**60 610 €**	**55 400 €**
Bonus écologique (CO_2)	2000 € (0 g/km)	2000 € (0 g/km)	2000 € (0 g/km)	0 € (0 g/km)	2000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (2)	62 120 € (3)	57 699 €	57 507 €	63 605 €	57 250 €
Garantie	2 ans, km illimité	5 ans, km illimité	7 ans ou 100 000 km	2 ans, km illimité	3 ans, 100 000 km

(2) Bonus et options inclus. (3) Le prix avec options supprime le bonus de 2000 €.

Équipements communs
6 airbags, accès mains-libres, aide au démarrage en côte, Bluetooth, clim auto, freinage d'urgence automatique, détecteurs pluie/luminosité, hayon motorisé mains-libres (sauf pour Volkswagen), jantes en alliage, instrumentation numérique, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse adaptatif, rétros électriques, sièges avant chauffants, système multimédia avec écran tactile GPS/prises USB, système audio, vitres électriques, volant cuir.

Options

Affichage tête haute	1 500 € (4)	série	série	2 360 € (4)	indisponible
Câble recharge secteur/type 2	série/série	série/509 €	série/367 €	série/série	série/série
Conduite semi-autonome	1 500 €	série	2000 €	série	série
Peinture métallisée	700 €	690 €	650 €	635 €	1000 €
Phares adaptatifs	2150 €	indisponible	série	série	série
Pompe à chaleur	1150 €	990 €	1400 €	1050 €	série
Sellerie cuir	non	série	série (synthétique)	série	1850 € (synthétique)
Toit pano/ouvrant	3100 € (pack)/non	série/indisponible	1300 €/indisponible	série/indisponible	indisponible/indisponible

(4) Option groupée en pack avec système audio haut de gamme.

Consommation/Autonomie/Recharge					
Consommation moyenne	17,6 kWh/100 km	18,9 kWh/100 km	20,2 kWh/100 km	17,5 kWh/100 km	18,7 kWh/100 km
Autonomie moyenne	440 km	396 km	391 km	443 km	373 km
Ville/route/autoroute	490/447/385 km	450/437/302 km	439/425/310 km	496/450/385 km	412/416/292 km
Chargeur AC/DC	11/135 kW	7,4/11/230 kW	7,4/11/239 kW	11/135 kW	11/150 kW
Tps charge secteur/7,4/11 kW	58 h/11 h 30/7 h 30	42 h/12 h/7 h 40	39 h (5)/13 h 30/9 h	58 h/11 h 30/7 h 30	33 h/11 h/7 h

(5) Sur prise de 2300 W.

Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**	**Corée du Sud**	**Corée du Sud**	**République tchèque**	**Belgique**

CLASSEMENT GÉNÉRAL	1er Volkswagen	2e Hyundai	3e Kia	4e Skoda	5e Volvo
Sur la route	1er	5e	2e	3e	4e
La vie à bord	2e	1er	4e	3e	5e
Le budget	2e	1er	3e	5e	4e

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL* : VOLKSWAGEN ID.5

C'est un fait, la motorisation électrique n'est pas encore arrivée totalement à maturité. Surtout lorsqu'elle est employée par d'imposants SUV. Trop lourds, trop encombrants, ces engins imposent beaucoup de compromis d'utilisation et distillent finalement peu d'agrément de conduite. Ce comparatif permet cependant de constater que la hiérarchie change en matière de maîtrise de l'énergie électrique. Autrefois référence en la matière, le groupe Hyundai-Kia se voit rattrapé et même dépassé par Volkswagen. Quant à Volvo, le besoin d'une plate-forme 100% destinée à l'électrique se fait de plus en plus sentir.



Les données des Volvo C40 et Skoda Enyaq Coupé ont été respectivement établies à partir de nos relevés sur les XC40 Recharge et Enyaq 80, techniquement identiques, pondérés par la différence de masse relevée entre les voitures.

UNE BONNE FORMULE

Offre inédite dans sa catégorie, la Focus Flexifuel fonctionne aussi bien à l'E85 qu'au sans-plomb, dispose d'une micro-hybridation, le tout saupoudré d'une bonne boîte automatique. Avec surtout un agrément à l'avenant.

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

L'avis d'Arthur Matal



Boîte automatique et E85 : un cocktail réussi. En plus, le châssis sport lui va comme un gant.

70% *Quotient Émotionnel*

MOTEUR PLEIN DE BON SENS

Il fallait y (re)penser ! À l'heure où les garagistes en tout genre installent des boîtiers E85 à tour de bras, Ford propose une solution officielle ! Le constructeur avait déjà tenté l'expérience en 2008 avec un 4 cylindres 1.8 de 125 ch. Aujourd'hui, le moteur fait toujours 125 ch, mais à travers le très réussi 3 cylindres. Disponible et suffisamment performant, il sied comme un gant à la Focus. Et comme son nom l'indique, il fonctionne indifféremment au sans-plomb ou à l'E85.

COMME ON SE RETROUVE

La Focus n'est pas toujours le premier choix au moment de s'offrir une compacte. Derrière les concurrentes plus haut de gamme mais plus chères, il y a quelques seconds couteaux dignes d'intérêt. Et la Focus en fait partie. Très agréable à mener, elle ménage un bon confort et sa tenue de route est particulièrement précise. C'est donc un plaisir de la retrouver avec cette motorisation d'accès, tout à fait pertinente.



MODERNISATION

Légèrement restylée, la Focus profite de l'occasion pour s'offrir une technologie embarquée à la page. Avec son combiné d'instrumentation 12,3 pouces parfaitement lisible, son système multimédia central avec un écran de 13 pouces au fonctionnement fluide, elle se repositionne favorablement dans la course à la digitalisation. Elle adopte même des commandes de climatisation tactiles, ce qui ne simplifie pas forcément l'ergonomie.

CONSOMMATIONS À DEUX VITESSES

L'utilisation de l'E85, détectée par le calculateur moteur, induit une surconsommation de 1,5 l/100 km (7,6 l/100 km de moyenne) selon notre cycle de mesures. Importante sur le papier, elle devient négligeable à la lecture des prix des deux carburants. En effet, s'il est désormais difficile de trouver du sans-plomb 95 à moins de 2 €, l'E85 s'affiche, lui, en moyenne à environ… 0,80 €. Pas besoin d'avoir fait math sup! Cette différence colossale donne un atout décisif à cette Focus face à nombre de ses concurrentes, qui ont bien tort de s'en priver.

AU BON ACCUEIL

Elle sait recevoir : avec ses 439 dm³, le coffre affiche un volume supérieur à la moyenne de la catégorie et l'espace aux jambes est assez généreux. Seule la largeur aux coudes s'inscrit juste dans la moyenne. La présentation se révèle tout de même moins flatteuse comparée aux concurrentes plus modernes. Mais la Focus reste sérieuse et ne déçoit pas ses habitués. Les autres, vu les prestations proposées, devraient s'y intéresser.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

FORD FOCUS
1.0 Flexifuel Hybrid 125 ch ST-Line X

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	■	125 ch à 6000 tr/mn
Couple	■	170 Nm à 1750 tr/mn
Type		3 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale		999 cm³/6 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		double embrayage/7
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,8 m
Pneumatiques		215/50 R 17
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,39/1,85/1,46/2,70 m
Poids/tractable freiné		1315/1500 kg
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	■	31,7/9,8 s
90 à 130 km/h en Drive	■	9,6 s
Vitesse maxi	■	198 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/32/67 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	146/143 cm
Volume de coffre	■	439 dm³

LE BUDGET

Prix	■	32500 €
Malus écologique (CO_2)	■	0 € (123 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		33200 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès/démarrage sans clé, caméra de recul, clim auto, chargeur induction, dét. pluie/lum., ESP, freinage auto anticollision, Isofix, instrum. num., jantes alliage 17 pouces, régul. adapt., rétros ext. rabatt. élec., phares LED, système multimédia écran tactile 13 pouces/GPS/Android Auto et Apple CarPlay/prises USB, volant multifonction…

Options
Affich. tête haute (450 €), alarme (300 €), hi-fi B & O (600 €), peint. métall./spéciales (850/1300 €), roue de secours galette (150 €), toit ouvrant (1150 €)…

Consommations/Autonomie		
Moyenne E85 (SP 98)	■	7,6 (6,1) l/100 km
Ville/route/autoroute (SP 98)	■	7,9/7,3/7,6 (6,6/5,8/6) l/100 km
Autonomie (SP 98)/réservoir	■	684 (852)/52 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Une belle (re)découverte. Avec un plein à 40 €, la Focus Flexifuel n'a pas de vraie concurrente dans la catégorie. Sa boîte double embrayage, sans être un exemple de réactivité, offre la douceur nécessaire au quotidien. Reste qu'affichée à partir de 31600 €, cette Focus fait payer assez cher ses qualités.

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

SORTIE DE L'ARTISTE

Avant de tirer sa révérence, la Lamborghini Aventador et son vibrant V12 s'offrent une dernière et exclusive version. L'Ultimae (780 ch) porte merveilleusement son nom, pour une sortie en fanfare.

Par **Mélina Priam** Photos **Laurent Villaron**



Le verdict est tombé, impitoyable! L'annonce d'un sursis d'un an, accordé aux constructeurs produisant moins de 10000 autos par an, pour se conformer à la directive d'arrêt du tout-thermique en 2035 ne changera rien. Comme ses collègues avant lui, le mythique V12 atmosphérique Lamborghini va devoir baisser d'un ton, prendre ses bielles et ses pistons sous le bras et s'adjoindre les services de la fée électricité. Pas le choix : Plus de 400 g de CO_2 au kilomètre, ce n'est plus tolérable, paraît-il, même pour une voiture produite à plus ou moins 600 unités annuelles et qui ne parcourt généralement pas plus de 10000 km par an. Je vous épargne le calcul qui amènerait à conclure que ledit engin pollue moins sur l'ensemble de sa carrière que l'hybride rechargeable d'un représentant de commerce. Soit! Ne jouons pas les cassandres, Ferrari a prouvé avec sa 296 GTB que passer à l'hybride n'était pas forcément la fin des haricots. Et les F1 n'ont pas perdu en performances depuis qu'elles s'y sont mises. En performances, non, mais sur les circuits, le concert n'est plus le même. Lamborghini avait à cœur de soigner l'ultime version de son Aventador, orchestrée par le mythique V12 atmosphérique de 6,5 l. Même s'il ne se présente pas dans sa définition la plus puissante, cet honneur étant laissé à la Countach LPI 800-4 de… 800 ch (c'est écrit dans le nom!), il ramène sa culasse dorée avec 780 ch tapis en dessous. C'est déjà 40 ch de plus que l'Aventador S et 10 de plus que l'ultra-performante SVJ. Comme l'Ultimae est un peu plus lourde (mais plus légère que la S de 25 kg), son rapport poids/puissance est identique : 1,98 kg/ch.

Bref, de quoi vous filer un coup de pied au postérieur : elle expédie le 0 à 100 km/h en 2,8 s et atteint 200 km/h en 8,7 s.

Comme dirait notre expert-pilote Franck Lagorce : *"Ça pousse comme de l'eczéma, ce truc!"* Et jusqu'à la vitesse maximale stratosphérique de 355 km/h. Je sais, cela ne sert à rien, mais ça fait bien sur une fiche technique! Des performances que nous n'avons, hélas (!), pas pu vérifier! Pas même sur nos bases d'essais de Montlhéry ou de Mortefontaine qui ne sont pas calibrées pour . De toute façon, à quoi bon? Au vu du tempérament du V12, nous la croyons sur parole. Ce moteur est si ➛

exubérant que la transmission robotisée donne parfois la sensation d'avoir un temps de retard, ce qui vaut quelques à-coups bien secs qui ne font qu'exacerber la bestialité de l'engin.

Il a même du mal à rester calme à basse vitesse : pour la discrétion, il faudra repasser.

Vu la couleur "Blu Tawaret" (à 15 000 € tout de même !) bien "pétard" de notre Roadster 001/250 du jour, c'est peine perdue. Car pour être certaine de devenir l'une des supercars les plus courues de la planète dans les années à venir, la petite dernière de la gamme ajoute une touche d'exclusivité en limitant son nombre d'exemplaires à 350 coupés et 250 roadsters, qui ont déjà tous trouvé preneur ! Les temps sont durs, paraît-il…

Forcément, une telle cavalerie, ça chahute méchamment. Pour tenter de discipliner tout ce petit monde, la coque carbone de l'Aventador s'adjoint les services d'une transmission intégrale et de roues arrière directrices, piquées à sa frangine "S". Il va sans dire qu'elle se révèle efficace, se place au millimètre et taille la trajectoire tel le scalpel du meil-



La présentation a peut-être pris un petit coup de vieux, mais elle reste ultra-luxueuse et raffinée. Les effluves d'Alcantara n'ont pas leur pareil pour vous plonger dans l'ambiance.



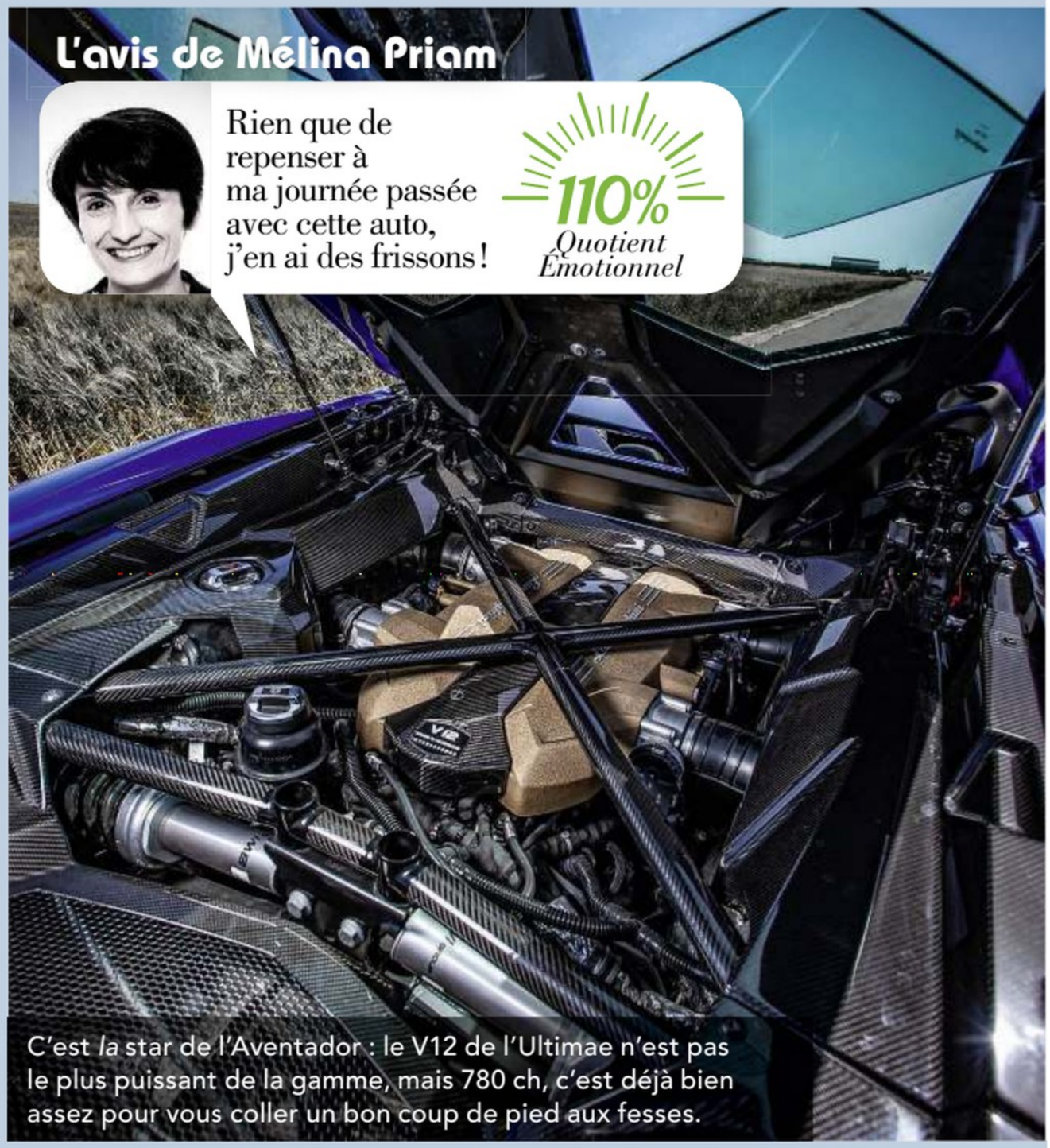
❶ L'Ultimae ne reprend pas l'aileron XXL actif de la SVJ ; moi, je trouve que ça lui va mieux ! Le sien s'extrait automatiquement en deux positions selon la vitesse ou peut s'activer manuellement depuis le tableau de bord.
❷ La boîte robotisée à 7 rapports d'Audi est un peu lente pour le V12, surtout en mode Strada (route). Mais là, je chipote.



POUR SA DERNIÈRE SORTIE, LE V12 ATMOSPHÉRIQUE LAMBORGHINI N'A PAS ENCORE DÉCIDÉ DE LA METTRE EN VEILLEUSE : TANT MIEUX ! •••







C'est *la* star de l'Aventador : le V12 de l'Ultimae n'est pas le plus puissant de la gamme, mais 780 ch, c'est déjà bien assez pour vous coller un bon coup de pied aux fesses.

leur chirurgien du monde. Affublée des derniers Pirelli PZero Corsa, elle mord l'asphalte comme un pitbull le mollet du facteur. De toute façon, sur route, même en s'énervant un peu, toucher les limites de l'Aventador relève du fantasme. Reste l'agrément et les sensations. Et là, le V12 fait le show : le kif absolu ! À 2000 tr/mn, il s'échauffe la voix ; à 4000 tr/mn, il titille les tympans ; à 6000, il les sature ; et à 8000, il les explose ! Même les sourds en redemandent, c'est dire ! Car au-delà de sa symphonie de pistons rauque et métallique qui vous fait dresser les poils des bras, l'Aventador met tous les sens… sens dessus dessous. Avec elle, tout est à l'avenant : performances, efficacité du châssis, précision de conduite, ambiance et sensations. Les spécialistes du genre vous diront que ce n'est plus la meilleure des meilleures et qu'après dix ans de service, elle a pris un petit coup de vieux. Peut-être, mais honnêtement, c'est comme Monica Bellucci ou Julia Roberts (Robert Redford ou Tom Cruise pour les garçons) : elles n'ont plus 20 ans mais… où faut-il signer pour vieillir comme elles (ou eux) ? C'est vrai, à bord, le cockpit parsemé de boutons s'apparente désormais plus à celui d'un Rafale que d'un avion furtif du futur. L'écran du système de navigation, repris d'une Audi RS des années 2010, a même un côté désuet. Mais désuet charmant. À côté de cela, l'énorme bouton rouge de démarrage, les connecteurs type aviation, le gigantesque compteur avec une zone rouge qui s'affole jusqu'à presque 9000 tr/mn ou les sièges baquets mettent dans l'ambiance. L'Alcantara et les inserts en carbone ajoutent la touche de luxe attendue. Surtout, l'Aventador reste toujours dépourvue d'aides à la conduite, excepté les classiques ABS (obligatoire, d'ailleurs !) ou ESP, lesquels, au mieux, assistent le conducteur, mais au pire, le castrent. Que les 600 chanceux qui prendront le volant de l'Ultimae en profitent ; à l'instar du V12 atmosphérique 100 % thermique, cela ne va pas durer. Raison de plus pour savourer. ■

PLUS
Agrément de conduite
V12 d'exception
Comportement et confort

MOINS
Tarif
Boîte de vitesses un peu lente

LAMBORGHINI AVENTADOR Ultimae LP 780-4 Roadster 780 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	780 ch à 8500 tr/mn
Couple maxi	■	720 Nm à 6750 tr/mn
Type		V12 atmosphérique, essence
Cylindrée / puissance fiscale		6498 cm³ / NC
Transmission		intégrale
Boîte / nombre de rapports		robotisée / 7
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,5 m
Pneumatiques AV - AR		255/30 ZR 20 - 355/25 R 21
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,87 / 2,10 / 1,14 / 2,70 m
Poids / tractable freiné		1550 kg / impossible
Performances		
0 à 100 km/h	■	2,8 s
Vitesse maxi	■	355 km/h
Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	140 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**369 869 €**
Malus écologique (CO_2)	■	40000 € (442 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		441669 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
2 airbags, aide au parking AV/AR, Bluetooth, clim auto, démarrage sans clé, détecteurs pluie/luminosité, différentiel glissement limité, instrumentation de bord numérique, jantes 20 et 21 pouces, phares full LED, réglages des modes de conduite, sellerie Alcantara, sièges AV électriques Sport, suspension adaptative, système multimédia/GPS connecté/prises USB/ Apple CarPlay et Android Auto/système audio…

Options
Capuchon de jantes en carbone (600 €), jantes 20 et 21 pouces bronze et titane (3700 €), peinture Blu Tawaret (15000 €), sortie d'échappement Noir Mat (1000 €), système Audi haut de gamme (3000 €), système de télémétrie embarquée (1500 €)…

Consommation		
Mixte	■	18 l/100 km
Réservoir		85 l
Note EuroNCAP		**NC**
Pays de fabrication		**Italie**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★★

Magique ! Exceptionnelle ! Sidérante ! Jouissive… Aucun qualificatif ne retranscrit réellement l'émotion que distille le V12. L'Aventador Ultimae est désormais une grand-mère et certaines rivales la surclassent, mais elle reste un monument de sensations, de performances, d'efficacité et d'exclusivité.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'héritier

Nissan le présente comme le descendant à la fois de la Leaf et du Qashqai. Une double ascendance censée illustrer tout le savoir-faire de la marque dans l'Ariya, premier SUV électrique de la marque : la barre est haute!

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

Coup d'œil dans le rétro ! 2010 : Nissan lance sa Leaf, premier modèle 100 % électrique grand public. Mais comme chez Renault, il a fallu attendre douze ans pour voir le deuxième arriver en Europe : l'Ariya. Un drôle de nom qui vient de l'antiquité japonaise et évoque le respect et l'admiration. En toute modestie. Mais cela illustre la place que veut lui donner Nissan : celle de porte-drapeau, concentré de tout le savoir-faire de la marque. Voyons voir ça ! Long de 4,60 m, il affiche à peu près le gabarit d'un Volkswagen ID.4 et se positionne entre un Qashqai (4,43 m) et un X-Trail. Mais il tranche en style, à la fois massif et fluide, sans parenté avec les deux SUV thermiques, excepté bien sûr pour la calandre en forme de V, identité visuelle de la marque. L'Ariya repose sur la plate-forme dite CMF-EV, la même que celle de la Renault E-Tech, mais avec un empattement plus long et une garde au sol de 18 cm. Dans son plancher, deux tailles de batterie : 63 ou 87 kWh, ces chiffres désignant chaque fois la capacité utile, la brute étant respectivement de 66 et 91 kWh. La petite batterie nr s'associe qu'à une motorisation de 218 ch, distribués aux seules roues avant, tandis que la grosse laisse le choix entre une version 242 ch en 2 roues motrices ou 306 ch en 4 roues motrices.

Avec la pile de 87 kWh, l'Ariya annonce jusqu'à 533 km d'autonomie alors que notre version d'essai promet 403 km. La recharge est, elle, confiée à des chargeurs de 7,4 kW en courant alternatif et de 130 kW en continu, livrés de série. Ce n'est déjà plus ce qui se fait de mieux en ce moment, certaines coréennes, pour ne citer personne, montant à 230 kW, par exemple. Nissan justifie ce dimensionnement qui peut paraître modeste par un passage de 20 à 80 % de charge en 30 minutes sur une borne rapide. Les coréennes l'annoncent en 18 minutes… Quant à la recharge sur du courant alternatif, un chargeur 22 kW est proposé en option moyennant 1 000 € : la philosophie Mégane E-Tech est passée par là… Doté d'un unique moteur électrique, en l'occurrence synchrone à stimulation extérieure, autrement dit à rotor bobiné, "notre"





L'habitacle donne une belle sensation d'espace et les matériaux sont valorisants sur cette version haut de gamme.

Avec sa longueur de 4,60 m, l'Ariya est 17 cm plus long qu'un Qashqai et boxe dans la même catégorie qu'un Volkswagen ID.4.



❶ La console centrale coulisse longitudinalement et électriquement, via ces deux boutons fléchés. ❷ Sur cette console centrale, vous pouvez commander plusieurs éléments dont le mode e-Pedal et l'ouverture électrique d'un petit tiroir sous l'écran central (touches Close/Open). ❸ Les passagers arrière ont droit à leurs buses de ventilation et à des prises USB-A et USB-C, mais pas aux réglages séparés de climatisation.





CETTE "PETITE" MOTORISATION ENVOIE 300 NM DE COUPLE, QUI SUFFISENT À ANIMER L'ARIYA •••

Ariya du jour reprend la machine de la Mégane E-Tech. Il n'est donc pas muni d'un aimant permanent et ne fait pas appel à des terres rares. Un détail qui a son importance, non seulement en matière d'environnement, mais aussi pour la sécurité des approvisionnements, sujet sensible par les temps qui courent. Cette "petite" motorisation envoie cependant déjà 300 Nm de couple, qui suffisent à animer l'Ariya, l'instantanéité agréable propre aux électriques contribuant à la sensation de nervosité au démarrage. Même sur autoroute lorsqu'il faut relancer, la poussée reste sensible à partir de 100 km/h si vous enfoncez franchement l'accélérateur. Au lever de pied, l'Ariya propose trois niveaux de récupération d'énergie : Drive pour une récupération minimale, "B" comme "Brake", déjà plus importante, et la fonction e-Pedal qui assure une décélération assez forte. Celle-ci a toutefois changé par rapport à celle de la Leaf : elle n'arrête plus la voiture et la laisse "ramper", →

L'ARIYA EST BIEN ISOLÉ, AVEC UN FILTRAGE CORRECT DES IRRÉGULARITÉS ET SURTOUT UNE BONNE INSONORISATION •••

ce qui facilite les manœuvres. Dommage quand même de ne pas proposer d'autres niveaux de récupération à commander via des palettes, par exemple, tout comme certains concurrents toujours coréens, ou automatique en fonction de la circulation. Sur la route, cette Ariya ne peut cacher son embonpoint par rapport à sa cousine Mégane (environ 300 kg de plus). La bonne tenue de route et l'agrément remarquable de la française sont largement atténués ici, le SUV de Nissan affichant un tempérament plus orienté vers le confort. Il fait tout de même bonne figure lorsqu'il est bousculé, limitant son roulis. Mais principalement, il isole ses occupants des imperfections de la route (merci aussi aux très bons sièges), avec un filtrage correct des irrégularités et surtout une bonne insonorisation des bruits de roulements et aérodynamiques. À ce titre, le Cx de 0,28 participe à un bon niveau de tranquillité jusqu'à 120 km/h, aidé par un double vitrage acoustique de série.

De quoi profiter d'un habitacle aux multiples attentions.

La planche de bord épurée et sans pied de console centrale accentue notamment la belle sensation d'espace qui règne à bord. Le grand écran de deux fois 12,3 pouces, tout à fait dans l'air du temps, nous a paru quant à lui réactif et il recèle une commande particulière appelée "chauffage de la batterie" *(lire encadré)*. L'intérieur est aussi agrémenté de quelques détails originaux, comme ce rangement central coulissant qui rappelle celui des Scénic mais qui bouge électriquement sur la livrée haut de gamme Evolve : le gadget amusera sans doute les enfants… Sur la partie inférieure, à côté d'une boîte à gants classique, se cache également un autre rangement à commande électrique (sur Evolve). Très bien, mais sur notre modèle d'essai, l'ajustage en position fermée n'était pas précis. Dommage, car Nissan a par ailleurs fait un effort sur la qualité des matériaux : de l'insert décoratif en cuivre à la garniture en Alcantara sur la planche de bord, en passant par les commandes



❶ Les passagers arrière sont bien traités en matière d'espace.
❷ Les 468 dm³ de volume de coffre annoncés par Nissan ne constituent pas un bon chiffre, mais le plancher modulable rend l'utilisation pratique.



L'Ariya utilise la même plate-forme que celle de la Renault Mégane E-Tech, mais avec un empattement allongé et une garde au sol augmentée à 185 mm.



Les commandes de climatisation tactiles s'illuminent "à travers" le faux bois et ont droit à un retour haptique.

de climatisation tactiles qui s'allument "à travers" l'insert en faux bois, il y a moyen d'oublier les quelques fausses notes de finition par-ci par-là. Au rang des autres bémols de l'Ariya, citons la capacité du coffre, annoncée à 468 dm³ pour les versions 2 roues motrices : correcte dans l'absolu mais c'est quand même 100 dm³ de moins que les mesures relevées sur le Volkswagen ID.4.

En revanche, l'Ariya n'est pas trop prétentieux et se place plutôt bien en tarif. Le prix d'appel démarre à 47 300 € pour une version 218 ch, dotée de la batterie de 63 kWh. Les concurrents de l'Ariya du groupe Volkswagen, à savoir l'ID.4 ou le Skoda Enyaq, sont certes moins chers mais avec des puissances moindres et surtout avec un équipement moins fourni. Celui de l'Ariya est, lui, complet dès son premier niveau de finition, avec notamment toutes les aides à la conduite de série, y compris la conduite autonome de niveau 2. Notre modèle d'essai en finition haut de gamme Evolve atteint pour sa part 51 800 € et complète la dotation standard avec un toit vitré et des sièges électriques et ventilés à l'avant. Seuls les concurrents chinois cassent encore plus les prix, avec par exemple l'Aiways U5 à 39 300 €. Mais le réseau de concessionnaires n'est pas le même, l'image de marque encore moins. ■

PLUS
Belle sensation d'espace
Confort
Équipement généreux

—

MOINS
Chargeurs de série limités
Quelques détails de finition
3 niveaux de régénération



Optimisez vos recharges… à la main !

Accessible via l'écran central tactile, le menu VE intègre une fonction inédite : le chauffage de la batterie. Elle permet, lorsque la météo est froide, de préparer la batterie à recevoir une recharge rapide. Sans cela, la capacité de recharge n'atteindra pas instantanément les 130 kW, et le temps passé sur la borne durera plus longtemps. Cette fonction ne concerne donc pas les charges à domicile ou sur le lieu de travail. Nissan conseille de mettre en route ce chauffage environ une demi-heure avant de se brancher s'il fait moins de 10 °C. L'Ariya est, à notre connaissance, la seule voiture du marché proposant cette intervention manuellement. Lorsque la fonction existe chez la concurrence, elle est couplée au GPS et au planificateur de trajet et intervient automatiquement, de façon transparente pour le conducteur. Attention quand même à l'utilisation que vous en faites : si vous déclenchez le chauffage de batterie alors qu'il n'y en a pas besoin, vous surconsommerez et perdrez inutilement en autonomie !

NISSAN ARIYA
218 ch/63 kWh Evolve

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance	■	218 ch
Couple	■	300 Nm
Type		électrique synchrone à stimulation externe
Puissance fiscale		3 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Batterie/capacité utile (brute)	■	lithium-ion/63 (66) kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,5 m
Pneumatiques		235/55 R 19
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,6/1,85/1,66/2,78 m
Poids/tractable freiné		1914/750 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	7,5 s
Vitesse maxi	■	160 km/h
Coffre		
Volume de coffre	■	468 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**51 800 €**
Bonus écologique (CO_2)	■	2000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		51 000 €
Garantie	■	3 ans/100 000 km

(1) Bonus et options compris.

Équipements de série ■
6 airbags, AFIL, affichage tête haute, cam. 360°, clim auto bizone, conduite auto niv. 2, feux AV 100 % LED, freinage d'urgence auto, hayon électrique, jantes alliage 19 pouces, sièges AV électriques, chauffants et ventilés, système multimédia avec écran tactile 12,3 pouces/audio 10 HP/GPS connecté/Android Auto/Apple CarPlay sans fil/USB, toit ouvrant pano, volant chauffant

Options
Chargeur 22 kW (1 000 €), peinture métallisée/perlée ou spéciale/biton (800/1 000/1 200 €), sellerie cuir bleu (1 500 €).

Consommations		
Mixte	■	17,8 kWh/100 km
Chargeur AC/DC	■	7,5/130 kW
Autonomie moyenne	■	403 km
Charge sur secteur (10 A)/7,4 kW/130 kW		27 h/10 h (10 à 100 %)/30 mn (20 à 80 %)

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

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Nissan place la barre haut en faisant de l'Ariya son porte-drapeau. Dès lors, dommage de ne pas proposer le nec plus ultra en matière de recharge, sujet majeur chez les électriques. Mais malgré ce bémol et quelques autres, l'Ariya se montre agréable, à vivre comme à conduire.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

Avant-

Corolla première

Elle n'arrivera qu'en 2023 ! Mais sous pression de la concurrence, la Corolla tenait déjà à nous faire découvrir les changements qui seront opérés. Toyota nous a invités à prendre le volant d'un break de présérie encore au stade de la mise au point. Quoi de neuf ?

Par **Charles Thouluc** Photos **Florian Grout**

En 2019, après une éclipse de quelques années, la Corolla – baptisée Auris durant l'intermède – signait son grand retour en Europe. Un revirement de patronyme qui s'accompagnait d'un style nettement plus dynamique et d'une mécanique plus puissante mais obligatoirement hybride, technologie si chère à Toyota depuis la première Prius en 1997. Seul le choix de la puissance était laissé. Soit 122 ch (cumulés) tirés d'un 1,8 l couplé à un moteur électrique de 53 kW, soit 184 ch obtenus à partir du 2 l essence, dérivé du 2,5 l du RAV4, et associé à une machine de 80 kW. L'an prochain, nouveau coup de boost. Le 184 ch passe à 196 ch et le 122 ch gagne 18 ch. C'est avec ce dernier que nous avons réalisé notre galop d'essai. Le 4 cylindres 1.8 essence reste inchangé et développe toujours 98 ch.

Le moteur électrique, lui, gagne en puissance : il passe de 75 à 95 ch, permettant ainsi de porter la puissance cumulée à 140 ch.

Un niveau honorable sur une compacte. À l'usage, le gain se révèle toutefois peu perceptible. Toyota annonce le 0 à 100 km/h en 9,4 s (contre 11,1 s avec la 122 ch). C'est certes presque 2 s de moins, mais dans la vraie vie, cela ne bouleverse pas les sensations de conduite. En écrasant la pédale d'accélérateur pour effectuer un dépassement ou gravir une côte par exemple, la Corolla ne colle toujours personne au dossier du siège. La faute (encore et toujours !) à la transmission, qui conserve son fameux train épicycloïdal. Derrière ce terme technique se trouve l'équivalent d'un variateur, comme sur une mobylette. Le moteur monte dans les tours en lissant la puissance. Une technologie qui se prête mal à une conduite dynamique puisque, en simplifiant légèrement, plus le rythme augmente, plus l'agrément se dégrade. À l'inverse, si le conducteur adopte une conduite tranquille et coulée, sans accélération brutale ni changement de rythme →

intempestif, la mécanique fluide, douce, assez silencieuse rend la conduite zen. Dans ces conditions, la Corolla cru 2023 roule plus souvent que l'actuelle en mode tout-électrique. Il faut dire que la capacité de la batterie qui alimente le moteur de désormais 95 ch augmente. De combien ? À l'heure actuelle Toyota ne nous en a pas dit plus ! Cette part grandissante de l'électrique a pour effet direct d'abaisser la consommation de 0,5 l/100 km selon Toyota et de distiller un plus grand confort de conduite. Un bonheur n'arrivant jamais seul, de nouveaux réglages au niveau des trains roulants améliorent l'amortissement. Les roues ne percutent plus sur le passage d'une bouche d'égout ou d'un ralentisseur même avec des grandes jantes de 18 pouces et des pneus larges, à taille basse. Confortablement installés sur une large banquette légèrement surélevée à cause de la batterie située en dessous, les passagers sont moins chahutés. Ils profitent d'un espace généreux pour les jambes. Celui-ci est inchangé. Logique, le gabarit de la voiture n'a pas évolué malgré le léger restylage. D'ailleurs, que les propriétaires de l'actuelle Corolla se rassurent : leur voiture restera dans le coup. Les modifications esthétiques sont mineures. Toyota n'a pas encore dévoilé la forme définitive des boucliers (camouflés sur notre modèle d'essai), mais les nouveaux projecteurs, la signature lumineuse retravaillée ou les antibrouillards retouchés ne démoderont pas les crus 2022.

PLUS
Douceur de conduite
Confort en progrès
Consommation en baisse

MOINS
Agrément boîte de vitesses
Détails de finition

La Corolla Touring Sports s'étire toujours sur 4,65 m de long, tel que la Renault Mégane Estate (4,63 m).

Le coffre conserve aussi sa capacité de chargement de 592 dm³ selon nos relevés sur l'actuel modèle. Son seuil bas et affleurant le plancher lorsque ce dernier est en position haute le rend facile d'accès et pratique à charger. Au centre du tableau de bord, un nouvel écran domine la console centrale. Bien positionné en hauteur, il mesure 10,5 pouces (26,7 cm) au lieu de



Peu de bouleversements à bord. Seul l'écran central grandit de 8 à 10,5 pouces. Ses menus sont plus intuitifs et l'affichage gagne en réactivité.



❶ L'accès à bord à l'arrière est facile. Deux adultes ont largement assez d'espace pour leurs jambes. ❷ Le volume de coffre est inchangé. Sa capacité de chargement est supérieure de 227 dm³ à celle de la berline, selon nos mesures.







La puissance en hausse de 18 ch ne fait pas beaucoup progresser l'agrément. La faute à la transmission qui fait toujours "hurler" le moteur lors d'une franche accélération.





❸ Fini les aiguilles mécaniques. L'instrumentation de bord devient 100 % numérique. Présentation et lecture s'améliorent. ❹ La nouvelle Corolla se reconnaîtra à sa signature lumineuse des feux diurnes.



LA PART GRANDISSANTE DE L'ÉLECTRIQUE A POUR EFFET D'ABAISSER LA CONSOMMATION DE 0,5 L/100 KM SELON TOYOTA •••

8 pouces (20,3 cm) et bénéficie d'une meilleure résolution et d'une interface améliorée. Les menus sont plus intuitifs et progressent en réactivité. La finition de l'ensemble se montre correcte, même sur nos modèles de présérie : les éléments sont solidement fixés et globalement bien ajustés. Seule la qualité de certains plastiques affiche toujours un aspect quelconque, mais Toyota peut encore corriger le tir d'ici à la commercialisation prévue avant février 2023. Plus moderne, l'instrumentation de bord cède à la mode du moment et passe au tout-numérique. Autre tendance lourde : les aides à la conduite se multiplient. En plus du freinage d'urgence automatique en ville, du détecteur d'angles morts, de l'aide au maintien dans la voie et de la conduite semi-autonome (niveau 2), la nouvelle Corolla intègre un système d'évitement d'urgence des piétons ou cyclistes. Elle devrait aussi permettre dorénavant une mise à jour de ses logiciels à distance. Des équipements riches et modernes, mais à quel prix ? Il est encore trop tôt pour répondre à cette question. Dommage, car c'est en grande partie le tarif qui décidera du succès de la Corolla. ■

TOYOTA COROLLA TOURING SPORTS
1.8 Hybrid 140 ch
GR Sport

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance cumulée	■	140 ch (1)
Couple maxi	■	142 Nm à 3 600 tr/mn + 185 Nm (élec.)
Type		4 cyl. en ligne, turbo ess. + 1 électrique
Cylindrée / puissance fiscale		1 798 cm³ / NC
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		train épicycloïdal / 1
Batterie / capacité	■	lithium-ion / NC

(1) Puissance maxi : 98 ch à 5 200 tr/mn (therm.) + 95 ch (élec.).

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

Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,65 / 1,79 / 1,46 / 2,70 m
Poids / tractable freiné		NC / NC

Performances		
0 à 100 km/h	■	9,4 s
Vitesse maxi	■	180 km/h

Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	592 dm³ (2)

(2) Mesures *L'AJ*.

LE BUDGET

Prix (3)	■	36 000 €
Malus écologique (CO_2)	■	0 € (102 g)
Prix du modèle essayé (4)		38 350 €
Garantie	■	3 ans ou 100 000 km (5)

(3) Estimation *L'AJ*. (4) Estimation. Malus et options inclus.
(5) 5 ans pour le système électrique.

Équipements de série ■
7 airbags, accès et dém. sans clé, aide au parking AV/AR + cam. de recul, banquette rabattable 1/3-2/3, Bluetooth, clim auto bizone, détect. pluie/lum + codes/phares auto, ESP, frein. auto urg. + dét. piétons/cyclistes, jantes alu 18 pouces, lect. pan., LED, régul./limit. vit., rétros élec., syst. multimédia écran tactile 10,5 pouces/syst. audio/Apple CarPlay et Android Auto/prise USB, volant cuir multifonction réglable en hauteur/profondeur…

Options
Pack Techno (détecteur d'angles morts et de circulation AR + affichage tête haute + hi-fi Bose + chargeur smartphone par induction : 1 500 €), peinture biton métallisée/spéciale (650/850 €).

Consommation		
Mixte	■	4,5 l/100 km
Réservoir		43 l

Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Grande-Bretagne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Plus confortable et modernisée, la future Corolla enregistre de légers progrès. Son moteur, plus puissant, promet d'être plus sobre, mais les accélérations sont toujours un peu poussives. Reste une inconnue de taille : le prix pour se faire une idée précise.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur autojournal.fr


CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Des batteries moins lourdes demain ?


BMW

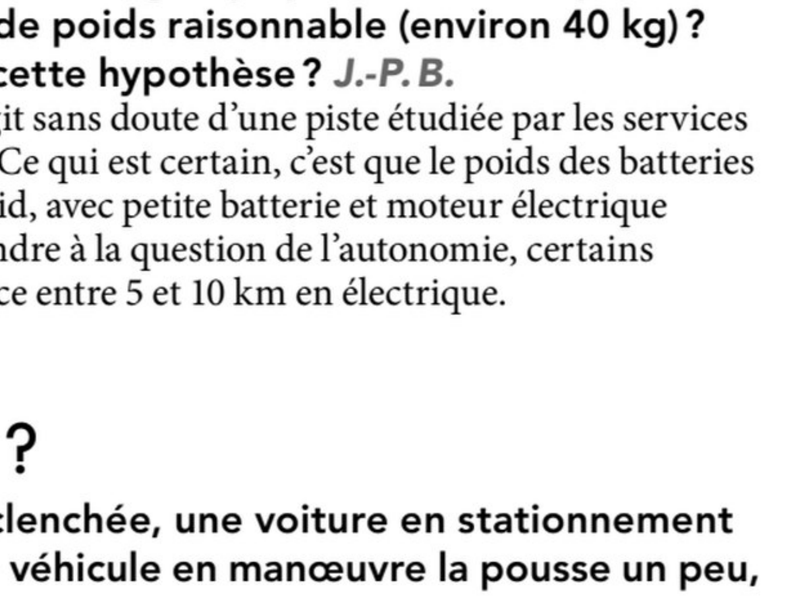
Entre la technologie hybride rechargeable, qui permet de parcourir environ 40 km, moyennant une batterie qui pèse entre 200 et 250 kg, et la technologie full hybrid grâce à laquelle on peut parcourir environ 2 km avec une petite batterie d'environ 15 à 20 kg, n'y aurait-il pas une place pour une technologie qui permettrait de parcourir environ 5 à 10 km avec une batterie de poids raisonnable (environ 40 kg) ? Les constructeurs réfléchissent-ils à cette hypothèse ? ***J.-P. B.***

Je n'ai pas d'information précise, mais il s'agit sans doute d'une piste étudiée par les services R&D des constructeurs ou équipementiers. Ce qui est certain, c'est que le poids des batteries est un enjeu crucial. Les systèmes mild hybrid, avec petite batterie et moteur électrique intégré à la boîte de vitesses, devraient répondre à la question de l'autonomie, certains constructeurs espérant proposer une distance entre 5 et 10 km en électrique.

Position parking fragile ?

Avec une boîte manuelle, vitesse enclenchée, une voiture en stationnement ne risque pas grand-chose si un autre véhicule en manœuvre la pousse un peu, mais qu'en est-il sur une voiture à boîte automatique avec la position parking enclenchée ? ***M. R.***

Pas grand-chose à craindre non plus, sauf peut-être en cas de choc subit et violent. Le verrouillage de la boîte (sur l'axe de transmission) est dimensionné pour résister à ce type de contrainte, même si tout bon conducteur – même parisien – devrait s'interdire de s'appuyer sur les autres voitures pour réussir son créneau. Dépourvues de véritable boîte automatique, les voitures électriques sont un peu plus fragiles sur ce point.


AUDI


DAIMLER

Crédibles, les économiseurs de carburant ?

En cette période de recherche de meilleures performances énergétiques des motorisations essence et diesel, que pensez-vous du système d'injection de brouillard d'eau Eco-Leau, considéré comme un accessoire et n'ayant aucune incidence sur la garantie constructeur ? Vous ne l'avez jamais testé, à ma connaissance… ***N. W.***

Nous ne testons pas ce type d'accessoire car nous n'y croyons pas beaucoup. Pour abaisser la consommation de carburant et donc les rejets CO_2, les constructeurs ne négligent aucune piste. S'il y avait quelque chose à gagner avec cette technologie, nous pensons qu'elle serait déjà sous le capot de nombreuses voitures neuves.

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**

REVIVRE L'ÉPOPÉE du VELOSOLEX

Auto Classiques Plus HORS-SÉRIE

LE VELOSOLEX

Une passion française!



Franck Méneret & Jean Goyard

En vente actuellement

Sabine Pannetrat devant le nuancier du studio Couleurs et Matières DS, à Vélizy.

Les multiples échantillons de tissu, de cuir et d'Alcantara sont parfaitement rangés et repérés.

Le cuir bracelet s'est rapidement imposé comme la signature intérieure des modèles DS.



DEVINER DEMAIN

Chez DS Automobiles, au studio Couleurs et Matières, une dizaine de designers explore les matières qui composent l'habitacle et les teintes qui recouvrent la carrosserie. À la tête du service, le regard de Sabine Pannetrat porte loin.

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

Que serait Porsche sans son flat 6, Dacia sans son rapport prix/prestations, Alfa sans son *cuore*, Mercedes sans son étoile, Citroën sans son confort ou Peugeot sans son toucher de route ? Toutes les marques automobiles, même les plus récentes, bichonnent leur image. Chez DS Automobiles, le "luxe à la française" se travaille en premier lieu par le Style, bureau sous la direction de Thierry Métroz. Extérieur, bien sûr, mais aussi – et sans doute de plus en plus – intérieur, avec, pour explorer les tendances de demain, un très actif pôle Couleurs et Matières. À la tête d'une petite équipe d'une dizaine de designers, Sabine Pannetrat cadre le champ d'action : *"Nous restons en contact étroit avec les équipes de Thierry. Notre métier, c'est de proposer des couleurs, finitions et matériaux pour des projets que l'on va retrouver en série ou sur des concept-cars pour montrer notre vision future. En pratique, on a un brief de la part de la direction du produit qui précise les attentes du client. Ensuite, notre job consiste à faire des propositions."* Mais Sabine Pannetrat prévient : *"Lorsqu'on évoque le département Couleurs et Matières, on croit souvent que c'est un peu du feeling, de la recherche de tendance, des choses un peu légères, mais en fait on travaille sur des études de société, sur les attentes des clients et à partir de retours des tests."* Dans le service, chaque designer suit un ou deux véhicules ou bien travaille sur des concepts. Il peut aussi être spécialisé dans la recherche au niveau des teintes de caisse, des cuirs et des revêtements textiles.

Sabine Pannetrat découvre cette activité par hasard, grâce au bouche-à-oreille. Elle commence sa carrière chez Renault en 2001, avant de rejoindre Citroën puis Toyota, où elle a œuvré principalement pour Lexus : *"C'était* →



Les points de couture sont un autre axe de personnalisation de l'habitacle chez DS.

une expérience incroyable que d'essayer de démontrer que certains choix étaient judicieux pour l'Europe alors que, vu du Japon, tout cela ne semblait pas toujours avoir du sens." Passionnée de voitures de sport, elle ne résiste pas lorsqu'on lui propose un poste chez Aston Martin, en Angleterre : *"Aston, c'était une petite structure, au cœur même de l'usine, et toucher au domaine du luxe, c'était quelque chose de très formateur"*, reconnaît celle qui deviendra quelques années plus tard, en 2011, responsable du département Couleurs et Matières de DS.

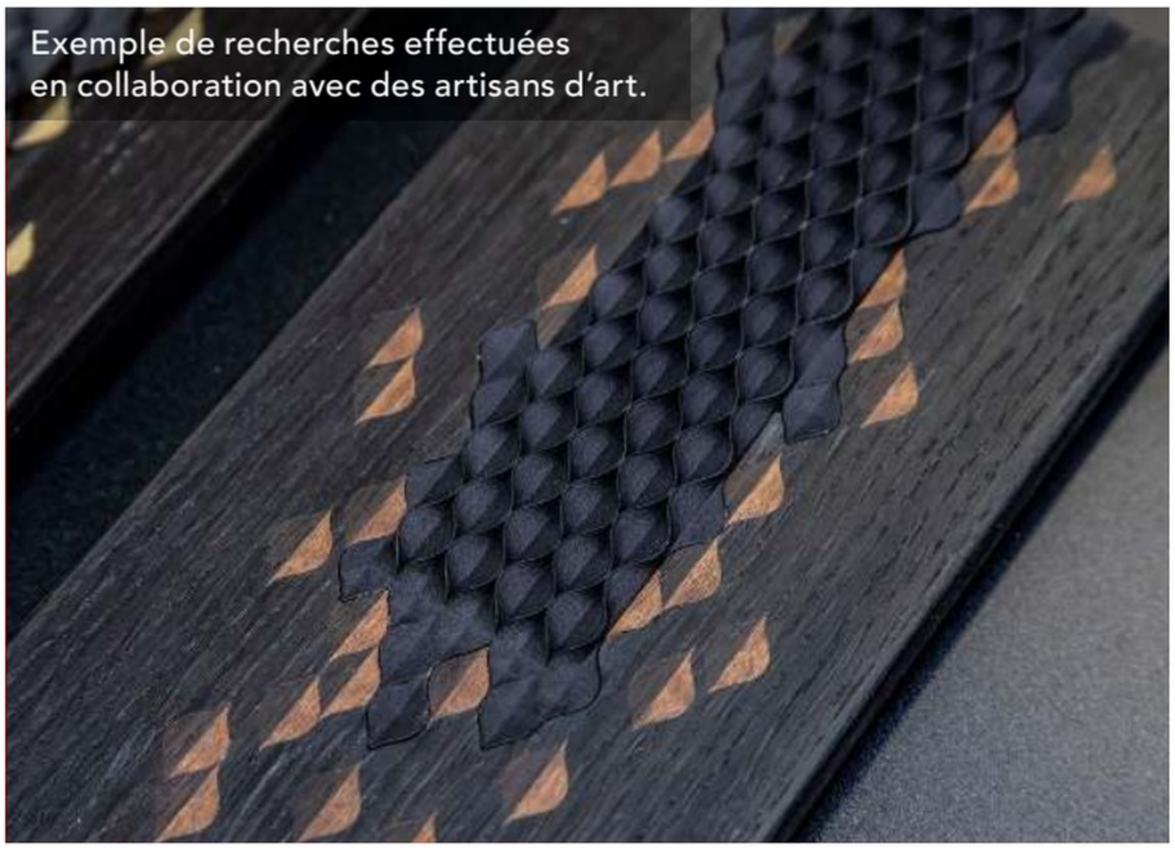
COLLECTIONNER, C'EST CRÉER

Ses sources d'inspiration sont très vastes. De la mode et de ses échanges avec les maisons de couture, Sabine en devine les nouvelles tendances. Mais le rythme et les contraintes sont à des années-lumière de ce qui se passe dans l'industrie automobile. C'est plutôt l'ameublement qu'il faut scruter attentivement pour noter ruptures et évolutions. C'est un domaine d'activité qui se rapproche du rythme de l'industrie automobile, avec un regard qui porte sur les trois ou quatre prochaines années. Mais pour Sabine, il n'y a pas qu'une seule direction : *"On regarde aussi la musique, les voitures dans les rues, ce que font les gens dans les bouchons, enfin tout ce qui touche à la société."* La responsable du pôle Couleurs et Matières aime les superpositions de matières et ne refuse jamais d'hybrider les textures, en mélangeant les cuirs avec d'autres textiles ou en inventant des teintes de caisse qui vont paraître opaques au premier abord mais qui comportent de nombreux pigments nacrés, apportant différentes nuances en fonction de l'angle de vision.



Métallisées, opaques ou revêtues d'un vernis mat, les teintes de carrosserie doivent être facilement industrialisables.





Exemple de recherches effectuées en collaboration avec des artisans d'art.



Sabine Pannetrat avec Vincent Lobry devant les propositions des lauréats du dernier concours DS × Métiers d'art.

SE NOURRIR DE L'ARTISANAT D'ART

Pour stimuler la recherche et la créativité, les équipes de DS Automobiles travaillent aussi avec les artisans d'art. Pour la première fois, en 2021, l'appel à créations DS × Métiers d'art a permis de choisir une dizaine de candidats qui ont dû réaliser des échantillons d'incrustation en fonction d'un budget alloué. Sélectionnés par un jury composé des équipes de DS Automobiles et de personnalités du domaine de l'art, quatre finalistes (Anne Lopez – créatrice d'univers –, Dimitry Hlinka et Nicolas Pinon, Jean-Baptiste Saint-Criq – Cercus marqueterie) ont ensuite été invités à créer un décor de panneau de porte de DS 9. La gagnante, Anne Lopez, a pu réaliser l'habillage intérieur d'une DS 9 unique.

ET MATIÈRES DS AUTOMOBILES

Sabine le reconnaît : *"Certaines innovations ne sont pas toujours simples à transposer sur des voitures de série, et c'est un métier où il faut souvent faire le deuil de projets. D'ailleurs, à une époque, nous avions réservé une zone pour le cimetière des matériaux refusés. Dans ce métier, il est nécessaire de savoir convaincre et d'être agile. Il faut quelquefois oser proposer à nouveau un matériau qui avait été rejeté auparavant et se dire que ce n'était tout simplement pas le bon moment."*

Chez DS Automobiles, le département Couleurs et Matières reste essentiel car c'est à lui que revient le rôle d'analyser les tendances mais également de devancer les souhaits des clients DS. Le cuir bracelet demeurera une signature DS pour quelque temps encore car cette confection a permis au constructeur de s'approprier un savoir-faire unique. Il fait partie des fondamentaux, avec le point perle et le guillochage. En revanche, *"la période est plutôt au chrome détox,* reconnaît Sabine, *pour une question environnementale en premier lieu, car une fois chromée, une pièce est plus difficile à recycler, mais aussi parce que les designers cherchent aujourd'hui à valoriser les pièces autrement"*. Ce travail sur la recyclabilité des matières est complexe, et si, au design Couleurs et Matières, l'upcycling (l'utilisation de matériaux déjà recyclés) est pris très au sérieux, Sabine reste prudente : *"Extraire une matière depuis un filet de pêche pour en faire un textile de bonne qualité n'est pas simple du tout, en tout cas à grande échelle. Chez DS, nous voulons maîtriser toutes les étapes. On va participer à cela car cela nous intéresse. Il y a des matières très belles qui sont à base de produits recyclés. On ne va peut-être pas sauver la planète, mais ce qu'on va faire, on va le faire bien et de façon irréprochable."* ■



Les discussions entre Sabine Pannetrat et Thierry Métroz, directeur du style de DS, sont régulières.

ARNAUD SAUNIER



Jean-Philippe Vanhulle, jury du concours DS × Métiers d'art et responsable de l'atelier Sellerie, doit faire en sorte que les souhaits du studio deviennent une réalité.



Au studio Couleurs et Matières, les profils sont très différents. Mais il faut être polyvalent.



Les réalisations les plus folles ne voient jamais le jour mais finissent toujours par nourrir de nouveaux projets.

KALLE ROVANPERÄ

LE NOUVEAU FINLANDAIS VOLANT

Cela fait maintenant vingt ans que les pilotes finlandais, jadis si dominants en Rallye, n'ont plus remporté le championnat WRC. Kalle Rovanperä pourrait bien mettre fin à cette disette et devenir le plus jeune champion du monde de l'histoire.

Par **Alain Pernot**

Les plus jeunes de nos lecteurs ne le savent probablement pas, mais avant que Sébastien Loeb et Sébastien Ogier ne sèment la terreur sur les spéciales du championnat du monde des rallyes, ce sport était une spécialité finlandaise. Dans la foulée des pionniers Timo Mäkinen et Rauno Aaltonen, un bataillon de champions se sont chargés d'établir une impressionnante suprématie. Hannu Mikkola, Markku Alén, Ari Vatanen, Timo Salonen, Juha Kankkunen et Tommi Mäkinen se sont succédé pour faire de la Finlande la première nation du Rallye, que ce soit en nombres de victoires ou de titres. Depuis, deux irréductibles français ont réussi à bouleverser cette hiérarchie. Au point que les Finlandais sont presque devenus transparents. Certes, Mikko Hirvonen et Jari-Matti Latvala ont bien

NIKOS KATIKIS / DPPI

Depuis le Rallye de Suède disputé sur la neige en février, Kalle Rovanperä semble intouchable avec cinq victoires.



Que ce soit sur glace, sur asphalte ou sur terre, Rovanperä est toujours dans son élément au volant de sa Toyota Yaris Hybride Rally1.

PAULO MARIA/ DPPI

accroché quelques victoires, mais aucun titre n'est venu compléter cette glorieuse série, arrêtée en 2002 avec Marcus Grönholm. Vingt ans après, la Finlande est bien partie pour effectuer son come-back en haut de la hiérarchie du WRC. L'artisan de ce retour tant attendu d'un titre en Finlande n'est autre que Kalle Rovanperä.

Après deux saisons d'apprentissage au volant d'une WRC, le jeune pilote Toyota réalise une saison réellement impressionnante.

S'il a subi, comme tous ses confrères, la domination des Frenchies lors de la manche inaugurale de l'ère hybride au Monte-Carlo, il a su magistralement redresser la barre par la suite en enchaînant cinq victoires en six rallyes. Un score impressionnant qui prend une dimension encore plus cinglante en tenant compte de la nature des terrains sur lesquels ces succès ont été enregistrés. En février, c'est sur la glace du Rallye de Suède que le Finlandais laissait son empreinte en prouvant sa maîtrise dans des conditions de grip on ne peut plus précaires. Deux mois plus tard, lors de la troisième manche du championnat, c'est sur l'asphalte de la Croatie, nécessitant un pilotage plus typé circuit, que le fils de Harri Rovanperä s'imposait avec 4,3 secondes d'avance sur la Hyundai d'Ott Tänak. Enfin, en mai, le WRC faisait étape sur la terre roulante du Rallye du Portugal et le prodige finlandais de Toyota y signait un nouveau succès devant son équipier Elfyn Evans.

Absent du podium en Sardaigne (il était toutefois le premier pilote Toyota à l'arrivée derrière un trio de Hyundai mené par Ott Tänak), Rovanperä Junior reprenait ses bonnes habitudes lors de l'épreuve suivante, disputée sur un terrain très cassant, parfois transformé en bourbier par une pluie diluvienne. Lors de ce Rallye du Kenya, le jeune Finlandais a fait preuve d'une maturité remarquable en adoptant un rythme prudent, parfaitement adapté aux pièges de ce terrain atypique. Une véritable démonstration de force tranquille où il a même réussi à mobiliser son expérience de pilote de drift amateur en certaines circonstances.

Loin de se contenter de cette série, la nouvelle étoile montante en rajoutait une couche lors du très rapide Rallye d'Estonie dont le parcours était truffé de bosses et rendu très piégeux par les caprices de la météo. Un jeu d'enfant pour celui qui a grandi en admirant les pilotes du Rallye des 1000 Lacs… À l'issue d'un combat très serré, il l'emportait une nouvelle fois devant son équipier Elfyn Evans et le local Ott Tänak !

"Où s'arrêtera-t-il ?", commencent à se demander ses adversaires, un poil assommés. Le fils de Harri Rovanperä a fait la démonstration d'une polyvalence à toute épreuve. Il a pris un ascendant que personne ne semble en mesure de lui contester. Après sept des treize épreuves de la saison, il compte 85 points d'avance sur Thierry Neuville sur Hyundai et près de cent points sur son équipier Elfyn Evans, plus expérimenté que lui, et qui espérait faire de 2022 "son" année ! Loin d'y parvenir, le pilote gallois est totalement dépassé par son jeune équipier, qui n'est pas du genre à se poser trop de questions. Il est plutôt partisan d'aborder les épreuves les unes après les autres et à appuyer très, très fort sur l'accélérateur… Il sera très intéressant de voir comment il va gérer son avance en vue du titre mondial. Toute une nation est suspendue à cette donnée. ■



À 21 ans, le pilote Toyota fait la démonstration d'une polyvalence à toute épreuve. Il a pris un ascendant que personne ne semble en mesure de lui contester.

PAULO MARIA/ DPPI



Vainqueur sur les bosses d'Estonie, Kalle Rovanperä espère récidiver à domicile, début août.

MCKLEIN / TOYOTA GAZOO RACING



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

EN MESURES

L/l/h :
4,36/1,68/1,40 m

Poids : 907 kg

Puissance :
64 ch DIN à 5 500 tr/mn

1 000 m d.a. :
36,7 s

V. max. :
151,6 km/h

Consommation à 90 km/h :
6,35 l/100 km

Comme sur des rails la R18 ? Son comportement est loin d'être parfait, mais la nouvelle routière de l'ex-régie n'a pas à rougir de ses prestations…

LA RENAULT 18 *À L'ESSAI*

Renault aborde la fin des années 70 avec plein d'espoir, en lançant la R18. L'enjeu est de taille, car il s'agit de remplacer la vénérable R12, un véritable succès tant en France qu'à l'étranger. Ici, *L'AJ* essaye la version de base, pour voir si elle est intéressante, au-delà de son prix attractif…

Par **Bernard Carat** (1979) / **Thomas Riaud** (2022)

Extraits…

■ "Contrairement à bien des prévisions, la Renault 18 est un succès commercial. Son classicisme, sa rusticité technique rassurent les inquiets tandis que sa ligne à trois volumes plaît à la majorité de la clientèle."

■ "La version de base, à un prix minimum, est la plus récente, la moins connue. Le présent essai répond à la question de savoir si elle peut constituer un choix valable malgré son dépouillement."

■ "Chez Renault, la berline 18 de base n'est pas née d'un besoin particulier, mais de la sortie du break, qui est offert en une version très simplifiée pour ceux qui travaillent avec leur voiture. Pourquoi ne pas aussi proposer la carrosserie normale à prix d'attaque puisque tous les éléments de simplification se trouvent disponibles à l'usine ?"

■ "Renault dispose à peu de frais d'un modèle pour les petits budgets conservant l'habitabilité et la plupart des avantages des autres 18, vendues nettement plus cher."

■ "La simplification a porté sur la suppression des enjoliveurs, la présentation du tableau de bord et des garnitures intérieures."

■ "Sur le plan technique, la seule modification consiste en l'adoption de pneus plus petits de 145 au lieu de 155, ce qui réduit un peu les rapports de transmission."



L'instrumentation de cette R18 d'entrée de gamme, simplifiée à l'extrême, ne compte qu'un compteur unique et une jauge à carburant. Des voyants colorés rassemblent les contrôles habituels.

" Sur la bascule, en ordre de marche, nous avons relevé un poids de 907 kg légèrement inférieur à celui des TL et surtout GTL. "

⬆ *Ses qualités*

PRIX INTÉRESSANT

"Pour un prix de base inférieur de 2 600 F à celui de la 18 TL, la berline 18 n'est certainement pas une mauvaise affaire en dépit de son dépouillement."

PERFORMANCES SUFFISANTES

"Pour les performances, Renault annonce une vitesse de pointe supérieure à 150 km/h et, de fait, dès le troisième tour, nous avons atteint à Montlhéry 151,6 km/h, vitesse qui s'est ensuite stabilisée."

FREINAGE SÛR

"Le freinage nous a un peu étonné par l'attaque rapide de la pédale et par les ralentissements équilibrés obtenus au prix d'un effort peu important."

⬇ *Ses défauts*

PRÉSENTATION DÉPOUILLÉE

"Ce n'est pas le grand luxe à bord mais sont présents, par exemple, le voyant de frein à main, la lunette arrière dégivrante, l'essuie-glace à deux vitesses, le lave-glace électrique, le rétroviseur jour et nuit et même un vide-poche console."

VOITURE BRUYANTE

"Le moteur devient aussi très bruyant à certains régimes, même en 4e. L'absence totale d'insonorisant n'est pas étrangère à ce phénomène mais de toute façon, la mécanique est sujette à des résonances."

TABLEAU DE BORD RUDIMENTAIRE

"Le tableau de bord est bien entendu simplifié et il comprend un seul cadran avec un seul totaliseur et une petite jauge à essence."



❶



❶ La R18 offre une belle habitabilité, notamment à l'avant, et bénéficie de sièges confortables et bien dessinés. Il n'y a pas d'appuie-tête avant, et les ceintures à l'arrière sont simples, sans enrouleur. ❷ La rusticité de ce modèle de base se retrouve au niveau des garnitures de portières, avec bac vide-poche seulement côté conducteur à l'avant et sans accoudoirs à l'arrière.



❷



"La visibilité reste tout à fait satisfaisante sous tous les angles avec un rétroviseur extérieur de qualité et de bonne dimension."



❶ Très classique de forme avec sa carrosserie 3 volumes, la R18 se démarque par un avant incliné qui inspirera fortement une certaine Fuego. ❷ Le coffre, garni de caoutchouc et de feutre, offre une capacité plus qu'honnête de 379 dm³. ❸ Ce 4 cylindres déjà largement éprouvé est un 1397 cm³ de 64 ch associé à une boîte de vitesses à 4 rapports.



Extraits…

■ "Sur la route, la 18 se comporte bien d'autant que le compteur fait preuve d'un grand optimisme, indiquant par exemple 46 km/h à 40 réels. Le pignon d'entraînement du compteur n'a pas été changé avec les pneus plus petits ce qui modifie, bien entendu, les données."

■ "La consommation a été mesurée avec précision et nous avons été assez surpris devant la courbe qui démarre à 4,15 l à 40 km/h, se contente de 5,75 l à 80 km/h et de 8,45 l à 120 km/h."

■ "Sur un trajet d'autoroute et à une moyenne de 120 km/h, la dépense n'a pas excédé 8,6 l, ce qui donne une large autonomie."

■ "Nous attendions de la 18 de base un comportement routier beaucoup moins agréable que celui de la 18 GTS précédemment essayée et c'est le contraire qui s'est produit avec l'aide, il est vrai, de performances moins élevées."

■ "De son côté, le confort ne s'est pas amélioré et, sur les mauvaises routes, les roues arrière non indépendantes présentent toujours une certaine fermeté et des réactions sèches. Toutefois, la partie la plus discutable reste le niveau sonore qui manque totalement de discrétion."

■ "Cette 18 donnera satisfaction à tous ceux qui cherchent plus un outil de travail qu'un engin d'agrément et qui se moquent du côté esthétique apporté par les enjoliveurs extérieurs ou de l'agrément de certains accessoires."



Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

Sans égaler la longévité record de la R12, la R18 connaîtra elle aussi une belle carrière, et ce jusqu'à l'étranger. Et à l'époque, chaque constructeur proposait de versions dépouillées affichées à des prix attractifs. Mais à cause notamment de normes toujours plus sévères, les tickets d'entrée deviennent suréquipés, quitte à imposer des dispositifs inutiles, ce qui se ressent sur les prix. Aujourd'hui, l'héritière directe de la R18, la Talisman, vient de prendre sa retraite… sans être remplacée, Renault préférant miser sur les SUV !

CITROËN C5 X

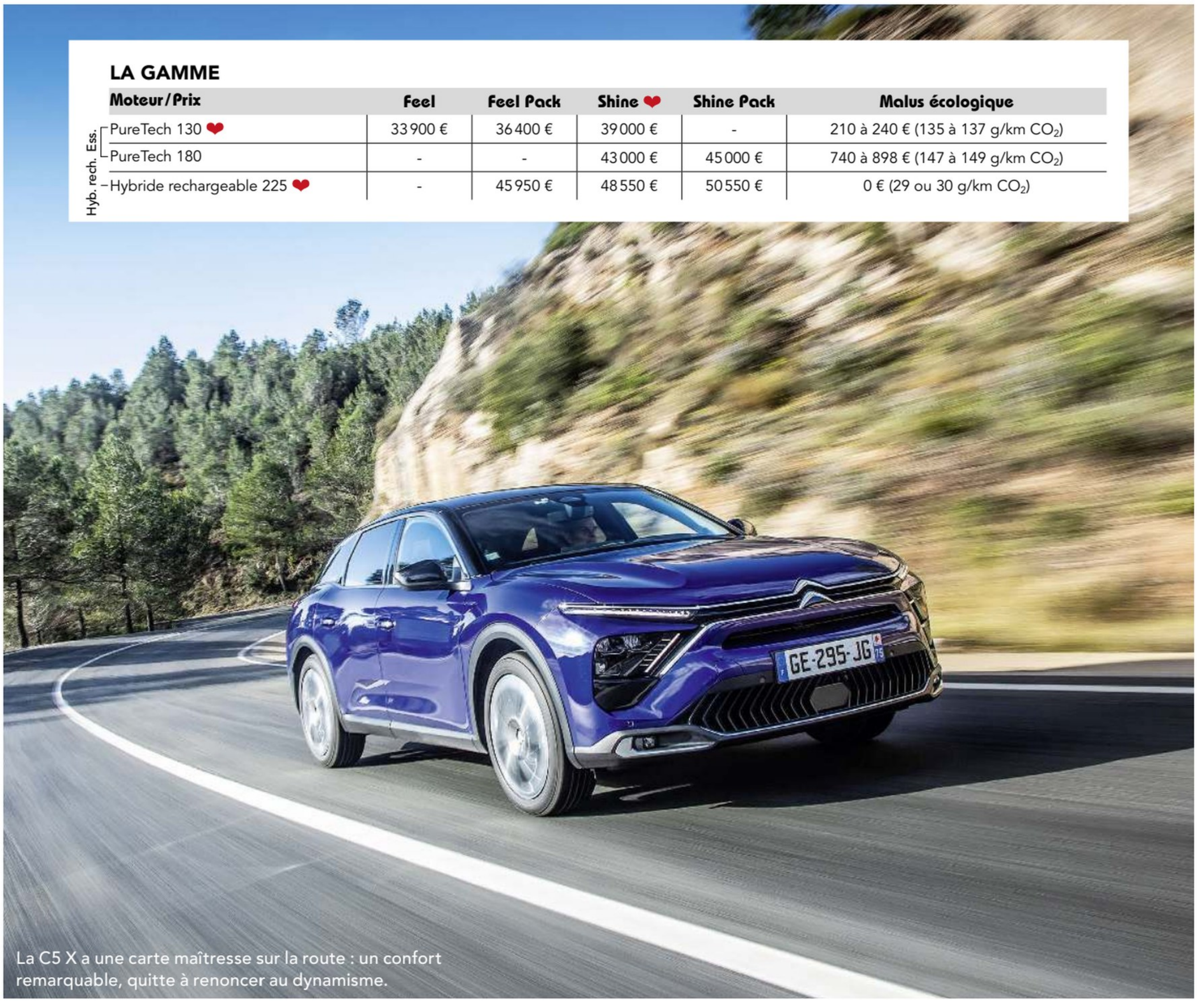
Elle représente le haut de gamme de Citroën, avec un design original typique de la marque et un confort porté à son paroxysme, du moins sur les versions supérieures : si vous voulez être dorloté, suivez le guide !

Par **Cyril Biotteau**

Vous le savez, au sein du groupe Stellantis et de ses 14 marques (!), Citroën a un positionnement simple : proposer le meilleur confort. La C5 X, en tant que haut de gamme de la marque aux chevrons, doit donc choyer ses occupants, mais elle ne le fait pas de façon homogène selon son niveau de gamme : si les suspensions à butées hydrauliques sont de série sur toutes les versions, elles deviennent pilotées uniquement sur l'hybride rechargeable. Quant aux sièges, ils ne sont pas Advanced Comfort sur la version d'entrée de gamme Feel, et il faut atteindre le haut de gamme Shine Pack pour accéder en option au nec plus ultra : les sièges avant chauffants, ventilés et massants. Si la C5 X d'entrée de gamme est déjà très confortable, le niveau de prestation en la matière évolue donc en même temps que la montée en gamme. Côté motorisations, pas de diesel au programme, mais cette C5 X, qui reprend la plate-forme des 308 et 3008, a droit à des blocs bien connus dans le groupe : PureTech 130, PureTech 180 ou hybride rechargeable 225. Ne cherchez pas plus puissant, la C5 X n'a aucune vocation de dynamisme : les trois objectifs de la C5 X sont le confort, le confort et le confort…

LA GAMME

	Moteur / Prix	Feel	Feel Pack	Shine ❤	Shine Pack	Malus écologique
Ess.	PureTech 130 ❤	33 900 €	36 400 €	39 000 €	-	210 à 240 € (135 à 137 g/km CO_2)
Ess.	PureTech 180	-	-	43 000 €	45 000 €	740 à 898 € (147 à 149 g/km CO_2)
Hyb. rech.	Hybride rechargeable 225 ❤	-	45 950 €	48 550 €	50 550 €	0 € (29 ou 30 g/km CO_2)



La C5 X a une carte maîtresse sur la route : un confort remarquable, quitte à renoncer au dynamisme.

FLORIAN GROUT



YANN LEFEBVRE

La présentation est correcte et les sièges sont douillets, surtout s'ils sont massants, chauffants et ventilés : un vrai salon roulant !

LA TRANSMISSION

EAT8/Ë-EAT8

Aucune boîte manuelle au programme de cette C5 X, qui a droit dès l'entrée de gamme à une boîte automatique à 8 rapports, bien connue dans le groupe et qui convient parfaitement à la C5 X par sa douceur générale d'utilisation. Cette seule et unique boîte permet au passage de ne proposer qu'une seule version de console centrale… La version hybride rechargeable place son moteur électrique dans la boîte de vitesses : c'est pour cette raison que Citroën l'appelle "ë-EAT8", avec un tréma sur le premier "e" en clin d'œil à celui du nom de la marque.

L/l/h/empattement : 4,81/1,82/1,49/2,79 m

MOTEURS ESSENCE	PURETECH 130 ❤	PURETECH 180
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500	180 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750	250 à 1 650
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	199	230(1)
0 à 100 km/h (s)	10,4	9,0
90 à 130 km/h en Drive (s)	9,6	7,4
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	7,1	7,2

MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE	225 ❤
Puissance cumulée (ch)	225
Couple cumulé (Nm)	360
Autonomie électrique (km)	39
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	233(1)
0 à 100 km/h (s)	8,8
90 à 130 km/h en Drive (s)	6,4
Budget	
Consommation moy. batt. vide (l/100 km)	8,0

(1) Chiffres constructeur.

LES MOTEURS

ESSENCE

PureTech 130 ❤

Sur une berline de 4,81 m (en admettant qu'il s'agisse encore d'une berline…), un 3 cylindres de 130 ch peut paraître trop juste. Mais comme cette C5 X n'a aucune vocation sportive et se voue au contraire à la douceur, les 130 ch et 230 Nm suffisent, d'autant qu'ils sont associés d'office à la boîte automatique, qui exploite bien le couple, et que la voiture est bien insonorisée et traitée contre les vibrations. Nous étions sceptiques avant de l'essayer, mais finalement ce moteur lui convient bien.

PureTech 180

A priori, ce 4 cylindres et ses 180 ch conviennent mieux à une familiale de ce gabarit. Les relances sont plus faciles évidemment, mais étrangement, le modèle que nous avons essayé s'est montré moins homogène que la version 130 ch, délivrant quelques à-coups de transmission, et même moins efficace en filtrage des suspensions, comme si les ingénieurs de chez Citroën avaient passé moins de temps à peaufiner la mise au point de cette version…

HYBRIDE RECHARGEABLE

225 ❤

C'est la vitrine de la C5 X, non seulement la plus puissante mais surtout la plus généreuse en couple, même si elle doit en contrepartie composer avec un poids nettement plus élevé que ses sœurs thermiques, avec presque 300 kg de plus que la 180 ch. Cette motorisation reçoit d'office la suspension pilotée, qui permet justement de mieux gérer le surpoids et de rouler à l'électrique : c'est d'ailleurs le mode par défaut lorsque vous démarrez. L'autonomie en tout-électrique est trop maigre avec seulement 39 km. C'est dommage, d'autant que dans ce mode, le confort est exacerbé par le silence ainsi que par l'absence de vibrations.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

AFIL active, 6 airbags, Android Auto et Apple CarPlay sans fil, banquette arrière rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, climatisation automatique bizone, combiné d'instruments numérique, feux avant 100 % LED, freinage automatique d'urgence, phares et essuie-glace automatiques, radar de recul, régulateur et limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, système audio 8 HP.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Feel	Feel Pack	Shine ❤	Shine Pack
Accès et démarrage mains-libres	-	Série	Série	Série
Affichage tête haute	-	-	Série	Série
Aide au stationnement avant	-	Série	Série	Série
Ambiance Hype Adamantium(1)	-	-	2 000 €	600 €
Caméra de recul	-	Série	Série	Série
Chargeur à induction pour smartphone	-	-	Série	Série
Chargeur embarqué 7,4 kW (sur hybride rechargeable)	-	400 €	400 €	400 €
Conduite autonome de niveau 2	-	-	Série	Série
Éclairage d'ambiance	-	-	Série	Série
Écran central tactile 10 pouces	Série	Série	-	-
Écran central tactile 12 pouces	-	-	Série	Série
GPS connecté	-	Série	Série	Série
Hayon électrique	-	-	-	Série
Jantes alliage 17 pouces	Série	-	-	-
Jantes alliage 19 pouces	-	Série	Série	Série
Pare-brise chauffant	-	-	150 €	150 €
Régulateur de vitesse adaptatif	-	-	Série	Série
Rétroviseur intérieur automatique jour/nuit	-	Série	Série	Série
Sellerie cuir	-	-	Série	Série
Sièges "Advanced Comfort"	-	Série	Série	Série
Sièges avant chauffants	-	-	-	-
Sièges avant électriques	-	-	-	Série
Surveillance des angles morts	-	-	Série	Série
Suspensions pilotées (uniquement sur hybride rechargeable)	-	Série	Série	Série
Toit ouvrant vitré	-	-	-	1 300 €
Vitres avant et arrière acoustiques	-	-	-	Série
Vitres et lunette arrière surteintées	-	Série	Série	Série
Volant chauffant	-	-	Série	Série

(1) Voir "Les principales options" page de droite.









❶ Beaucoup d'espace et une banquette moelleuse : les passagers arrière profitent aussi d'un très bon confort. ❷ Le volume de coffre oscille entre 445 dm³ sur l'hybride rechargeable et 521 dm³ sur les versions thermiques : pas mal, mais le gabarit laissait espérer un peu mieux. ❸ Le petit combiné d'instrumentation numérique de 7 pouces seulement se voit heureusement secondé par un affichage tête haute à partir de la finition Shine. ❹ L'écran central atteint 12 pouces et peut afficher le GPS sur toute sa surface.

PHOTOS YANN LEFEBVRE

LES FINITIONS

FEEL

La finition d'entrée de gamme n'est disponible qu'avec le petit moteur de 130 ch. Elle est la seule à ne pas disposer des sièges dits Advanced Comfort au surcroît de moelleux bien appréciable et très cohérent avec le positionnement de la voiture, la seule également dotée de roues de 17 pouces alors que toutes les autres roulent en 19 pouces. Autrement dit, même si l'équipement n'est par ailleurs pas indigent, préférez les versions supérieures, certes plus chères mais plus conformes à l'idée d'une familiale de ce niveau.

FEEL PACK (FEEL + 2 500 €)

C'est le premier niveau pouvant accéder à la motorisation hybride rechargeable, avec laquelle la suspension pilotée est fournie d'office. Les motorisations thermiques doivent en revanche se contenter des suspensions à doubles butées hydrauliques "simples", quel que soit le niveau de finition. Ici, les sièges deviennent Advanced Comfort, et l'équipement s'enrichit de quelques indispensables sur ce segment, comme l'accès et démarrage mains-libres et le GPS.

SHINE (FEEL PACK + 2 600 €) ❤

Les choses sérieuses commencent, avec l'arrivée de l'écran central 12 pouces au lieu de 10 sur les versions inférieures, mais aussi l'affichage tête haute, qui vient suppléer le petit combiné d'instruments de 7 pouces seulement. Le tout s'accompagne d'une sellerie partiellement en cuir, d'un éclairage d'ambiance (il n'y en a donc pas sur les Feel et Feel Pack !) monochrome, d'appuie-tête avant réglables sur deux axes et de la conduite autonome de niveau 2, entre autres. Le supplément de 2 600 € par rapport au niveau Feel Pack nous semble ainsi largement justifié, et cette finition Shine nous paraît la plus intéressante.

SHINE PACK (SHINE + 2 000 €)

Nous arrivons en haut de gamme, où la C5 X peaufine les détails, avec des sièges avant électriques et chauffants, un vitrage acoustique, le hayon mains-libres, des surtapis avant et arrière et quelques touches de chrome, par exemple sur les seuils de porte.

❤ NOS COUPS DE CŒUR



FLORIAN GROUT

La C5 X n'a aucune vocation sportive, mais si vous la bousculez, elle se montrera malgré tout très efficace.



FLORIAN GROUT

De profil, la garde au sol élevée pour une berline se voit bien : elle atteint 194 mm, alors que beaucoup de SUV sont à 200 mm.

LES TEINTES

Métallisées

Bleu Magnétique (série)



Gris Acier (720 €)



Gris Amazonite (720 €)



Gris Platinium (720 €)



Nacrées

Blanc Nacré (920 €)



Noir Perla Nera (720 €)



LES PRINCIPALES OPTIONS

AMBIANCE HYPE ADAMANTIUM
(2000 € SUR SHINE, 600 € SUR SHINE PACK)

Ce pack comprend les sièges avant électriques et chauffants (déjà de série sur Shine Pack, d'où la différence de prix selon la finition), qui sont en plus massants et ventilés : c'est le nec plus ultra du confort chez Citroën. La fonction massage est particulièrement agréable sur les longs trajets, avec 8 types de massages, chacun réglable sur 3 niveaux. Ce pack s'accompagne d'inserts décoratifs avec "aspect bois" *(sic)* : un peu dommage de ne pas en avoir mis du vrai !

CONSEILLÉE PAR L'AJ

CHARGEUR EMBARQUÉ 7,4 KW
(400 € SUR HYBRIDE RECHARGEABLE)

Les 3,7 kW du chargeur de série suffisent dans le cadre d'une utilisation typique maison/travail où vous pouvez recharger à l'un des deux endroits (voire aux deux) : elle permet de recharger en un peu plus de trois heures la batterie de 12,4 kWh (10,7 kWh nets) sur une borne de 3,7 kW ou plus. L'option 7,4 kW devient plus intéressante si vous faites plusieurs trajets par jour et avez besoin de recharger plus souvent. Quoi qu'il en soit, avoir coché l'option peut être un plus lors de la future revente.

SELON VOTRE USAGE

LES JANTES



Jantes en alliage 17 pouces VorteX (série sur Feel)



Jantes en alliage 19 pouces AeroX (série sur Feel Pack)



Jantes en alliage 19 pouces AeroX Black Diamond (série sur Shine et Shine Pack)

NOTRE CHOIX

Citroën C5 X PureTech 130 EAT8 Shine

(38 000 € hors options et malus de 210 à 240 €)

Exit la PureTech 180, qui nous a paru la moins homogène de la gamme, il ne reste plus qu'à choisir entre l'hybride rechargeable et la 130 ch. La première est chère et son autonomie un peu décevante, mais si vous pouvez recharger souvent, ce n'est pas un mauvais choix. Sinon, la version 130 ch suffit : prenez-la en Shine avec l'option qui apporte les sièges avant ventilés et massants, vous serez dorloté !

TOYOTA PRIUS

La Prius est la voiture hybride la plus vendue au monde. Elle a été la première à adopter cette technologie, à la fin des années 90. Malheureusement, actuellement le choix en occasion est assez limité.

Par **Didier Laurent**

Cette quatrième génération est la plus aboutie sur le plan technique, mais son style expérimental en fait toujours un modèle à part. Au volant, l'agrément de conduite est bien présent et appelle à la douceur. La direction est parfois floue et la pédale de frein dégage une sensation médiocre en raison de la régénération. Mais l'essentiel est ailleurs : l'électrique prend souvent le dessus sur le moteur thermique, et plus particulièrement en zone urbaine. La consommation de carburant s'en trouve considérablement tirée vers le bas, et rares sont les conducteurs de Prius qui dépassent une moyenne de 5 l/100 km. Cette authentique japonaise – comme les Prius de précédentes générations – est équipée d'une boîte de vitesses automatique à variateur et les montées en régime du moteur thermique peuvent être intenses (toutefois moins sur cette 4e du nom). Bénéficiant d'une finition correcte, la Prius 4 est plus confortable et plus habitable que celle qu'elle a remplacée. Elle manque un peu d'espaces de rangement, mais son coffre offre en revanche un beau volume. Elle est proposée en hybride et en hybride rechargeable, promise comme capable de parcourir 50 km en tout électrique. En occasion, visez volontiers le haut de gamme (près d'une vente sur trois en neuf) et plutôt en version restylée, à partir du millésime 2019.

LES INFOS CLÉS

Hybride : à partir de 20 000 € (1)

Hybride rechargeable : à partir de 23 000 € (1)

Génération : quatrième

Commercialisation : mars 2016

Restylage : octobre 2018

Type de carrosserie : berline

Nombre d'exemplaires en circulation : 8 554

(1) Avec moins de 100 000 km.

TOYOTA PRIUS	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Hybride — **1.8 122h**	**122**	**4,6**	**C'est la génération de la maturité pour cette Prius 4, avec un agrément de conduite sans précédent, une boîte de vitesses CVT qui mouline moins et une consommation de carburant extrêmement basse pour une voiture de cette taille. Elle s'apprécie davantage sur route que sur autoroute, mais sa polyvalence d'usage est bien réelle.**
Hyb. rech. — 1.8 122h Rechargeable	122	4,3 (batterie vide)	La même en hybride rechargeable, capable de parcourir jusqu'à 50 km en tout-électrique, mais proposant un plus petit coffre avec 237 dm³ contre 400 dm³ pour l'hybride non rechargeable. L'autonomie électrique mesurée par nos soins atteint 41 km. Les prix sont à peine plus élevés sur le marché de l'occasion, mais l'offre est faible.

PHOTOS TOYOTA

NOTRE CHOIX

Toyota Prius 4 1.8 122h Dynamic pack Premium

de 2019

1er prix prospecté : **24 500 €**

35 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur

Puissance cumulée	122 ch à 5 200 tr/mn (1)
Couple maxi	142 Nm à 3 600 tr/mn + 163 Nm (électrique)
Type	4 cylindres en ligne + 1 électrique
Cylindrée	1 797 cm³
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	auto à variation continue / 1
Batterie / capacité	nickel-hydrure métal. / NC

(1) Puissance maxi : 98 ch à 5 200 tr/mn (thermique) + 72 ch (élec.).

Châssis

Diamètre de braquage	10,8 m
Pneumatiques	215/45 R 17

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,54 / 1,76 / 1,47 / 2,70 m
Poids / tractable freiné	1 428 / 725 kg

LA CONDUITE

Performances / Freinages

1 000 m d.a. / 0 à 100 km/h	33,4 / 11,9 s
90 à 130 km/h (en Drive)	9,9 s
Vitesse maxi	180 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	33 / 68 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV / AR	148 / 142 cm
Volume coffre	400 dm³

LE BUDGET

Assurance (2) : 758 €	Carte grise (3) : 133,20 €

Consommation

Moyenne	4,6 l/100 km
Ville / route / autoroute	3,7 / 5 / 5,2 l/100 km
Autonomie / réservoir	935 km / 43 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV (4)	360 €	Distribution	non
Amortisseurs AR (4)	179 €	Embrayage	non
Disques AV (4)	190 €	FAP	non
Disques AR (4)	170 €	Pneus (3)	396 €
Plaquettes AV (5)	108 €	Feu AV	1 084 €
Plaquettes AR (5)	81 €	Feu AR	213 €
Filtre à air	15 €	Bouclier AV	370 €
Filtre à huile	30 €	Bouclier AR	345 €

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

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

LE BILAN FIABILITÉ

La précédente génération bénéficiait d'une réputation en béton en matière de fiabilité mécanique. La Prius 4 s'inscrit dans la même lignée, avec seulement quelques bugs électroniques (sans grande gravité) à signaler. C'est donc un achat "tranquillité" qui se profile pour les futurs acquéreurs en occasion.



La planche de bord était futuriste lors de la sortie de cette génération en 2016 : elle paraît très classique aujourd'hui.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

SYSTÈME HYBRIDE

Des problèmes épars de gestion électronique, notamment sur les premiers millésimes. Le plus souvent, ils se manifestent par des pertes de puissance (surtout au démarrage) ou un allumage de voyants au tableau de bord. Sur les versions concernées, Toyota procède à une mise à jour de la cartographie moteur.

SYSTÈME DE NAVIGATION

C'est le principal défaut de la Prius, et plus particulièrement sur les versions d'avant restylage. Les problèmes rencontrés sont multiples. Soit les commandes ne répondent plus, soit le système se fige et l'écran devient noir. Il ne suffit pas de reprogrammer le système, il doit parfois être remplacé.

AUTRES DÉFAILLANCES

CACHE-BAGAGES

Quelques cas de casses ont été signalés pour cette pièce réalisée en matériau plastique qui semble un peu léger. Rien à faire, hormis un remplacement. Les offres ne manquent pas sur Internet.

AIDES À LA CONDUITE

Diverses béquilles électroniques connaissent des dysfonctionnements, et notamment la reconnaissance des panneaux de signalisation ou l'assistance au maintien dans la voie. Sur les véhicules concernés, il semble que la caméra qui sert le système soit sensible aux aléas de la météo. Son entourage a d'ailleurs été modifié.

CONTRE-PORTES

Taillées dans un plastique qui ne paraît pas particulièrement léger, elles sont néanmoins sujettes à vibration en fonction du régime moteur. Les concessionnaires n'ont pas de remède miracle et c'est au coup par coup que les cas sont étudiés.

ARBRE DE TRANSMISSION

Sur certains modèles construits jusqu'en 2019, il peut se montrer bruyant. Il se remarque encore plus lorsque la voiture évolue en tout-électrique… La seule possibilité d'éliminer ce bruit est de remplacer la pièce.

PEINTURE

Elle témoigne d'une vulnérabilité plus ou moins importante, et donc d'une légère capacité à s'endommager à des endroits clés. Par exemple, des usures ou des écaillements ont parfois été constatés au niveau de la sortie du coffre.

LES RAPPELS

MAJEURS

SYSTÈME HYBRIDE (NOVEMBRE 2021)

Sur les voitures construites entre le 31 mai et le 2 août 2021, une erreur de programmation d'un boîtier électronique peut faire croire au système hybride que la voiture est en mode Parking quand elle est en réalité en Drive. Cela peut provoquer l'arrêt du système alors que la voiture est en train de rouler.
En après-vente, les concessionnaires doivent reprogrammer le boîtier concerné. Une opération qui demande quelques heures d'immobilisation.

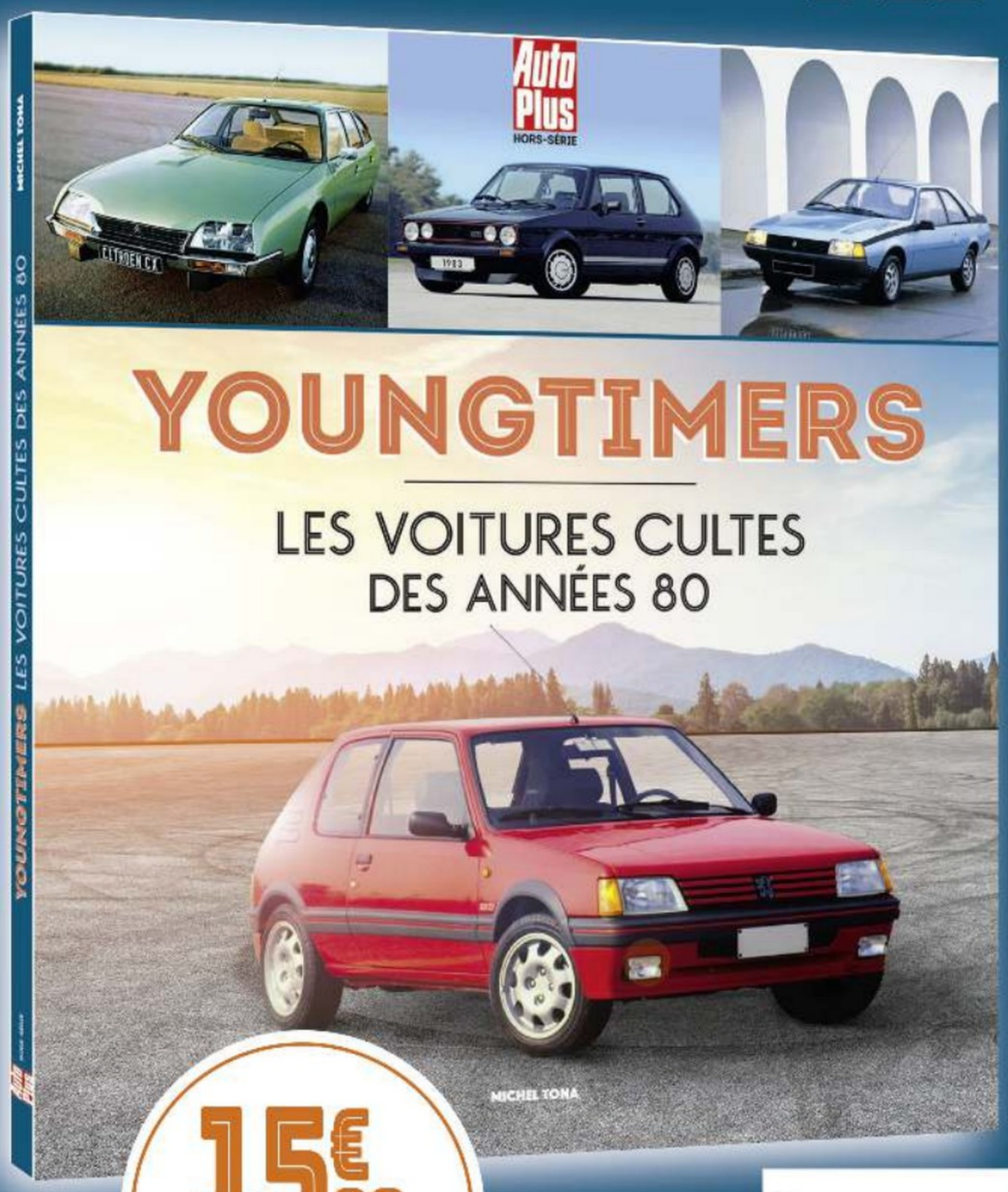
MINEURS

FREIN DE STATIONNEMENT (FÉVRIER 2020)

Sur 2 600 Prius fabriquées entre mars et octobre 2016, le frein de parking peut manquer d'efficacité. Pour éliminer ce problème, les concessionnaires Toyota doivent ajouter des clips de fixation sur le câble de frein.

l'auto-journal
Tous les plaisirs de l'automobile
LA BOUTIQUE

LES VOITURES CULTES DES ANNÉES 80 !



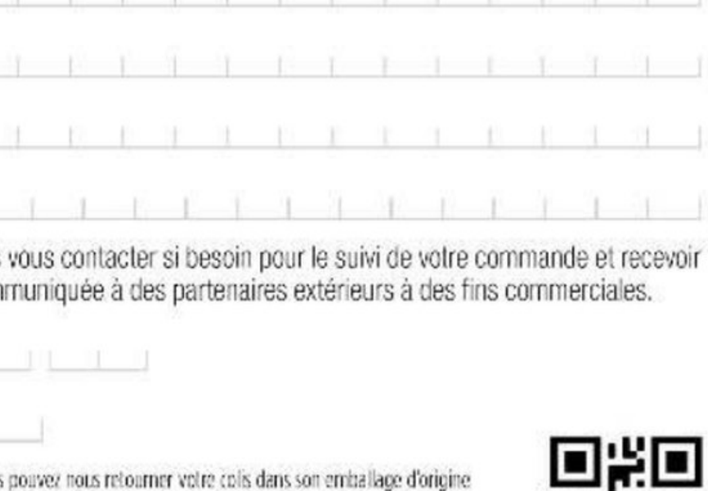
Les années 80 ont été synonyme d'évasion et de performance. Tout était permis et l'innovation battait son plein avec un certain vent de liberté. Le marché automobile est à l'image de cette décennie. **Les petites voitures** deviennent de plus en plus agréables à conduire, **les 4x4 et "tous chemins"** sont de plus en plus tendance, tout comme les breaks. **Les premiers monospaces** font leur apparition pour un confort maximum. Les eighties sont aussi **les années GTI** avec de véritables bombinettes comme la Golf ou encore la 205 ! Ces "jeunes anciennes" (youngtimers) ont aujourd'hui la cote, pas seulement auprès des nostalgiques mais parce qu'être au volant de ces voitures vous apporte une sensation unique. **Alors, mettez votre ceinture, partez à la rencontre de ces modèles mythiques.**

BONNE LECTURE !

15€90 SEULEMENT

Couverture souple. Photos couleurs. 160 pages.
Dimensions : 23 x 25,4 cm.





EN VENTE SUR WWW.KIOSQUEMAG.COM/BOUTIQUE
Vous pouvez aussi le commander par téléphone au **01 46 48 48 03** (du lundi au vendredi de 8h à 20h - paiement par CB uniquement)

BON DE COMMANDE

à retourner à : LA BOUTIQUE DE L'AUTO-JOURNAL - 59898 LILLE CEDEX 9

OUI JE COMMANDE	Réf.	Prix
☐ **YOUNGTIMERS, LES VOITURES CULTES DES ANNÉES 80**	423 996	**15,90 €**
Envoi COLIECO. Livraison : 3 semaines après enregistrement de ma commande.		+ 3,00 €
MONTANT TOTAL DE MA COMMANDE		

Je règle par chèque ci-joint libellé à l'ordre de La boutique de l'Auto-Journal

Kiosquemag disponible sur kiosquemag.com/boutique

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

Mes coordonnées (*à remplir obligatoirement)

M091 # V1410703

Nom* :

Prénom* :

Adresse* :

CP* : Ville* :

Email:

Grâce à votre votre email et votre n° de téléphone nous pourrons vous contacter si besoin pour le suivi de votre commande et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse email ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs à des fins commerciales.

Tél. (mobile de préf.) :

Date de naissance :

Offre valable en France Métropolitaine jusqu'au 31/10/2022. Conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, vous disposez d'un droit de rétraction de 14 jours à compter de la réception de votre commande et vous pouvez nous retourner votre colis dans son emballage d'origine complet. Les frais d'envoi et de retour restent à votre charge. Responsable de traitement des données personnelles : Reworld Media Magazines SAS. 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 exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à Reworld Media-DPO, c/o service juridique, 40 Avenue Aristide Briand 92220 Bagneux ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com.

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
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"	15		NC	60 500
GT	NC		NC	70 500
Légende	15		NC	72 500

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 €				
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	68 310
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	63 130
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M	8 362	69 850
S5	24	M	22 321	88 050
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M	400	61 620
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	M	1 172	64 590
Surcoût Avus : S line - 620 €				
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	67 510
55 TFSI e S line	16		0	75 810
35 TDI Design	9	M	1 198	57 710
40 TDI Design	11	M	4 331	60 700
SQ5 TDI	22	M	32 906	85 960
Surcoût S line : Design + 4 400 €				
Surcoût Avus : S line + 4 500 €				
A6				
50 TFSI e S line Quattro	16		0	72 220
55 TFSI e Compétition Quattro	12		0	76 560
35 TDI S line S tronic	9	M	280	58 710
40 TDI S line S tronic	11	M	280	62 360
45 TDI Quattro S line S tronic	14	M	4 552	69 800
50 TDI Quattro S line S tronic	17	M	7 039	73 140
S6 TDI	23	M	11 850	89 390
Surcoût Avus : S line + 100 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €				
A6 AVANT				
RS 6	52	M	40 000	137 650
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD				
40 TDI Avus	11	M	2 386	75 700
45 TDI Avus	14	M	2 915	80 240
50 TDI Avus	17	M	11 750	83 580
55 TDI Avus	23	M	11 104	88 570
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
RS 7	52	M	40 000	143 920
50 TFSI e S line Quattro	16		0	84 250
55 TFSI e Compétition Quattro	13		0	89 160
40 TDI S line	11	M	280	73 450
50 TDI S line Quattro	17	M	7 559	84 660
S7 TDI	23	M	13 830	97 950
Surcoût Avus : S line + 4 000 €				
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

* 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.

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 €				
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 €				
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 €				
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 €				
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	40 950
2.0 TSI 300 ch VZ DSG	19	M	4 818	43 650
e-Hybrid 204 ch V	8	B	1 000	42 950
e-Hybrid 245 ch VZ	8	B	1 000	44 350
Surcoût VZ Cup : VZ + 5 460 €				
LEON SPORTSTOURER				
2.0 TSI 310 ch DSG 4Drive	19	M	10 011	47 850
Surcoût : berline + 1 580 €				

BORN				
204 ch V	5	B	6 000	43 800
230 ch VZ	5	B	6 000	44 600
ATECA				
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M	18 905	44 990
Surcoût VZ Edition : "base" + 7 000 €				
FORMENTOR				
1.5 TSI 150 ch V	8	M	360	35 990
2.0 TSI 190 ch V DSG 4Drive	10	M	4 543	42 200
2.0 TSI 245 ch VZ DSG	14	M	5 105	45 500
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M	13 109	49 900
VZ5	27	M	29 995	59 990
e-Hybrid 204 ch V	8	B	1 000	44 900
e-Hybrid 245 ch VZ	8	B	1 000	49 900
2.0 TDI 150 ch V	8		0	39 800

DACIA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE SPRING				
Essential	2	B	5 346	19 800
Surcoût Expression : Essential + 1 500 €				
NOUVELLE SANDERO				
1.0 SCe 65 ch Essential	4		0	10 990
0.9 TCe 90 ch Essential	5		0	12 300
Surcoût Expression : Essential + 2 100 € à + 2 110 €				
NOUVELLE SANDERO STEPWAY				
0.9 TCe 90 ch Essential	5	M	50	14 600
1.0 TCe 110 ch Expression	5		0	16 650
Surcoût Expression : Essential + 1 300 €				
Surcoût Expression+ : Expression + 1 700 €				
NOUVEAU JOGGER				
1.0 TCe 110 ch Essential	6		0	17 400
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5		0	16 790
Surcoût Expression : Essential + 1 700 à + 2 310 €				
Surcoût Extrême : Expression + 1 000 €				
Surcoût Extrême+ : Expression + 1 500 à + 1 700 €				
NOUVEAU DUSTER				
1.3 TCe 130 ch Expression	7	M	330	20 350
1.3 TCe 150 ch Expression EDC	8	M	330	22 650
1.5 dCi 115 ch Essential	6		0	18 500
Surcoût Expression : Essential + 2 050 €				
Surcoût Journey : Expression + 1 250 €				
Surcoût Journey+ : Journey + 500 €				

DS AUTOMOBILES

TYPE	CV	B/M*		PRIX
DS 3 CROSSBACK				
1.2 PureTech 100 ch Montmartre	5		0	26 200
1.2 PureTech 130 ch Montmartre Auto.	7	M	230	29 320
1.2 PureTech 155 ch Perf. Line+ Auto.	8	M	400	37 100
1.5 BlueHDi 110 ch Montmartre	6		0	27 200
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille Auto.	7		0	33 100
E-Tense Montmartre	4	B	6 000	37 900
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	30 800
1.6 PureTech 180 ch Performance Line Auto.	10	M	650	37 500
1.6 PureTech 225 ch Performance Line + Auto.	13	M	898	44 300
E-Tense 225 ch Bastille +	10	B	1 000	39 500
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille + Auto.	7		0	32 800
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 €				
DS 7 CROSSBACK				
1.6 PureTech 180 ch Bastille + Auto.	10	M	1 172	44 100
E-Tense 225 Bastille +	10		0	52 500
E-Tense 300 Bastille + 4x4	11		0	58 000
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille Auto.	7	M	230	40 500
Surcoût Bastille + : Bastile + 2 100 €				
Surcoût Performance Line : Bastille + + 700 €				
Surcoût Performance Line + : Performance Line + 3 700 €				
Surcoût Ligne Noire : Performance Line + + 700 €				
Surcoût Rivoli : Ligne Noire + 800 €				
Surcoût Louvre : Rivoli + 5 300 €				
DS 9				
1.6 PureTech 225 ch Performance Line +	13	M	1 504	50 700
E-Tense 250 ch Performance Line +	11		0	59 000
E-Tense 360 ch Performance Line + 4x4	11		0	68 500
Surcoût Rivoli + : Performance Line + 2 900 € à + 4 000 €				

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

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	9	M 1 279	22 990
595 Turismo	9	M 1 279	24 590
695 Competizione	10	M 1 629	27 990
500C (CABRIOLET)			
Surcoût : berline + 2 800 €			
ABARTH 595C			
Surcoût : berline + 3 000 €			
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 €			
NOUVELLE CIVIC			
E:HEV Executive	NC	NC	32 400
Surcoût Sport : Executive + 1 300 €			
Surcoût Advance : Sport + 3 400 €			
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	12 390
1.0 67 ch Intuitive BVR	4	0	15 450
1.2 84 ch N Line	4	0	17 500
1.0 T-GDi 100 ch N Line	5	0	18 300
Surcoût Intuitive : Initia + 2 160 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 1 600 €			
i20			
1.2 84 ch Initia	4	0	16 550
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Intuitive	5	0	20 600
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	36 400
Electric 204 ch Intuitive	3	B 6 000	41 200
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	26 900
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	34 240
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	30 200
Hybrid 230 ch Intuitive	10	0	34 950
Plug-in 265 ch Creative HTrac	10	B 1 000	45 250
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7	M 150	37 450
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			
e-Hybrid 130 ch 120 ch Longitude	7	M 100	30 450
4xe 190 ch Limited	7	B 1 000	41 900
4xe 240 ch Upland	10	B 1 000	45 600
Surcoût Night Eagle : Longitude + 1 500 €			
Surcoût Limited : Longitude + 3 300 €			
Surcoût Upland : Limited + 2 900 €			
Surcoût Trailhawk : Upland - 100 €			
Surcoût S : Limited + 4 500 €			
COMPASS			
e-Hybrid 130 ch Longitude	7	M 50	37 450
4xe 190 ch Night Eagle	7	B 1 000	46 450
4xe 240 ch Limited	10	B 1 000	48 700
Surcoût Night Eagle : Longitude + 2 000 €			
Surcoût Limited : Longitude + 3 000 €			
Surcoût Upland : Limited + 2 000 €			
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 €				
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	8		0	40 990
300e Pack	4	B	2 000	49 990
Surcoût Pack : "base" + 2 300 €				
Surcoût F Sport Design : Pack + 1 500 €				
Surcoût Luxe : F Sport Design + 2 100 €				
Surcoût Executive : Luxe + 10 600 €				
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 2 400 €				
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
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 €				
NOUVEAU CX-60				
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Prime-Line	NC		0	52 650
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 950 €				
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 2 350 €				
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 5 850 €				

MERCEDES

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CLASSE A				
160 Style Line	6	M	170	29 600
180 Style Line	7	M	150	30 600
200 Style Line 7G-DCT	8	M	190	34 850
250 Progressive Line 4Matic 7G-DCT	13	M	1 386	45 450
35 AMG 4Matic 7G-DCT	20	M	10 980	52 650
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	31	M	16 810	71 950
250 e Style Line	8	B	1 000	43 100
180 d Style Line	6		0	31 900
200 d Style Line 8G-DCT	8		0	36 150
220 d Progressive Line 8G-DCT	11	M	50	43 550
Surcoût Progressive Line : Style Line + 2 800 €				
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 900 €				
CLASSE A BERLINE				
Surcoût : Classe A + 650 € à + 1 650 €				
CLASSE B				
160 Style Line Edition	6	M	210	32 050
180 Style Line Edition	8	M	210	33 050
200 Style Line Edition Auto.	9	M	240	36 200
250 Progressive Line Edition 4Matic Auto.	13	M	1 901	46 300
250 e Progressive Line Edition	8	B	1 000	47 300
180 d Style Line Edition	6	M	50	34 350
200 d Style Line Edition Auto.	8	M	100	36 300
220 d Progressive Line Edition Auto.	11	M	150	44 400
Surcoût Progressive Line Edition : Style Line Edition + 2 100 €				
Surcoût AMG Line Edition : Progressive Line Edition + 2 100 €				
CLA COUPÉ				
180 Progressive Line	8	M	150	36 550
200 Progressive Line Auto.	9	M	190	40 800
250 Progressive Line 4Matic Auto.	13	M	1 172	48 800
35 AMG Matic 7G-DCT	20	M	8 671	56 400
45 S AMG 4Matic+ 8G-DCT	31	M	14 273	74 550
250 e Progressive Line	8	B	1 000	48 800
180 d Progressive Line	6		0	37 850
200 d Progressive Line Auto.	8		0	42 100
220 d Progressive Line Auto.	11	M	50	46 900
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 950 €				
CLA SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Coupé + 700 €				

* 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.

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 €				
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 €				
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 Turbo 110 ch Edition	6	M	75	24 000
1.2 Turbo 130 ch Elégance Auto.	7	M	240	27 550
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6		0	26 650
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	32 400
Hybrid 225 ch	10	B	1 000	43 550
Hybrid4 300 ch Ultimate	11		0	54 500
1.5 Diesel 130 ch Auto.	7	M	170	36 500
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 €				
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 €				
NOUVEL ENYAQ COUPÉ IV				
60	NC	B	2 000	48 010
80	NC	B	2 000	53 350
80X	NC	B	2 000	55 620
RS	NC		0	62 210
Surcoût Sportline : "base" + 7 600 €				
OCTAVIA				
1.0 TSI 110 ch Active	6		0	23 450
1.0 TSI mHEV e-Tec 110 ch Ambition DSG	6		0	27 330
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	27 030
2.0 TSI 190 ch Sportline 4x4 DSG	10	M	2 205	37 280
2.0 TSI 245 ch RS	14	M	1 276	39 060
1.4 TSI PHEV iV 204 ch Ambition	8	B	1 000	36 810
1.4 TSI PHEV iV 245 ch RS	8	B	1 000	43 360
2.0 TDI 116 ch Active	6		0	26 690
2.0 TDI 150 ch Ambition	8		0	29 660
2.0 TDI 200 ch RS DSG	11	M	75	40 660
1.5 TGI G-Tec 131 ch Ambition DSG	NC		0	30 620
Surcoût Ambition : Active + 1 480 €				
Surcoût Sportline : Ambition + 3 310 €				
Surcoût Style : Sportline + 260 €				
OCTAVIA COMBI				
Surcoût : berline + 1 100 €				
OCTAVIA SCOUT				
1.5 TSI ACT MHEV E-Tec DSG	8		0	35 800
2.0 TSI 190 ch 4x4 DSG	10	M	2 544	39 780
2.0 TDI 150 ch 4x4 DSG	8	M	190	40 240
2.0 TDI 200 ch DSG	11	M	740	41 680
KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	M	898	30 630
RS	14	M	15 506	51 280
2.0 TDI 150 ch Active DSG	8	M	280	37 360
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	11	M	3 331	48 050
Surcoût Ambition : Active + 2 650 €				
Surcoût Style : Ambition + 4 460 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 340 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 140 €				

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

SUPERB

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

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

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

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

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

MODEL 3

"base"	7	B	2 000	53 490
Grande Autonomie	11		0	62 490
Performance	12		0	66 490

MODEL Y

Grande Autonomie	11		0	64 990
Performance	12		0	69 990

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

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

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

POLO

1.0 TSI 95 ch Life	5		0	22 010
1.0 TSI 110 ch Life DSG	6		0	24 360
GTI	11	M	1 386	31 205

Surcoût Style : Life + 1 145 €
Surcoût R-Line : Style + 890 €

T-CROSS

1.0 TSI 95 ch Life Tech	5	M	100	24 665
1.0 TSI 110 ch Life Tech	6	M	125	25 420

Surcoût R-Line Tech : Life Tech + 2 780 €
Surcoût Style : R-Line Tech + 590 €

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	44 990
Pro S 204 ch Active	5	B	2 000	48 150

TOURAN

1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	898	43 240
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	M	260	47 025

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 148 ch	5	B	6 000	43 000
Pure Performance 170 ch	5	B	6 000	44 650
Pro 174 ch	5	B	2 000	50 850
Pro Performance 204 ch	5	B	2 000	52 500
GTX	5	B	2 000	57 900

ID.5

Pro 174 ch	5	B	2 000	52 550
Pro Performance 204 ch	5	B	2 000	54 150
GTX	5	B	2 000	59 250

PASSAT SW

1.5 TSI ACT 150 ch Lounge DSG	8	M	540	45 900
GTE	8		0	56 400
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8		0	50 600
2.0 TDI 200 Lounge 4Motion DSG	11	M	1 386	56 350

Surcoût Elegance : Lounge + 3 450 €
Surcoût R-Line : Lounge + 3 350 €

PASSAT ALLTRACK

2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	1 172	54 300

ARTEON

R	20	M	22 781	65 810
eHybrid 218 Elégance	8		0	57 500
2.0 TDI EVO 150 ch DSG Elegance	8		0	56 210
2.0 TDI EVO 200 ch Elégance 4M. DSG	11	M	818	62 170

Surcoût R-Line : Elegance + 160 €

ARTEON SHOOTING BRAKE

Surcoût : Arteon + 670 €

TOUAREG

eHybrid 381 ch Elegance	22		0	84 250
R	22		0	99 750

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

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 €



SCIENCE&VIE

LA RÉFÉRENCE

©Star Trek - Paramount Global



UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

- Directrice de Publicité : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - jaldabo@reworldmedia.com
- Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54 - sragusa@reworldmedia.com



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

Pourquoi mon moteur s'encrasse

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





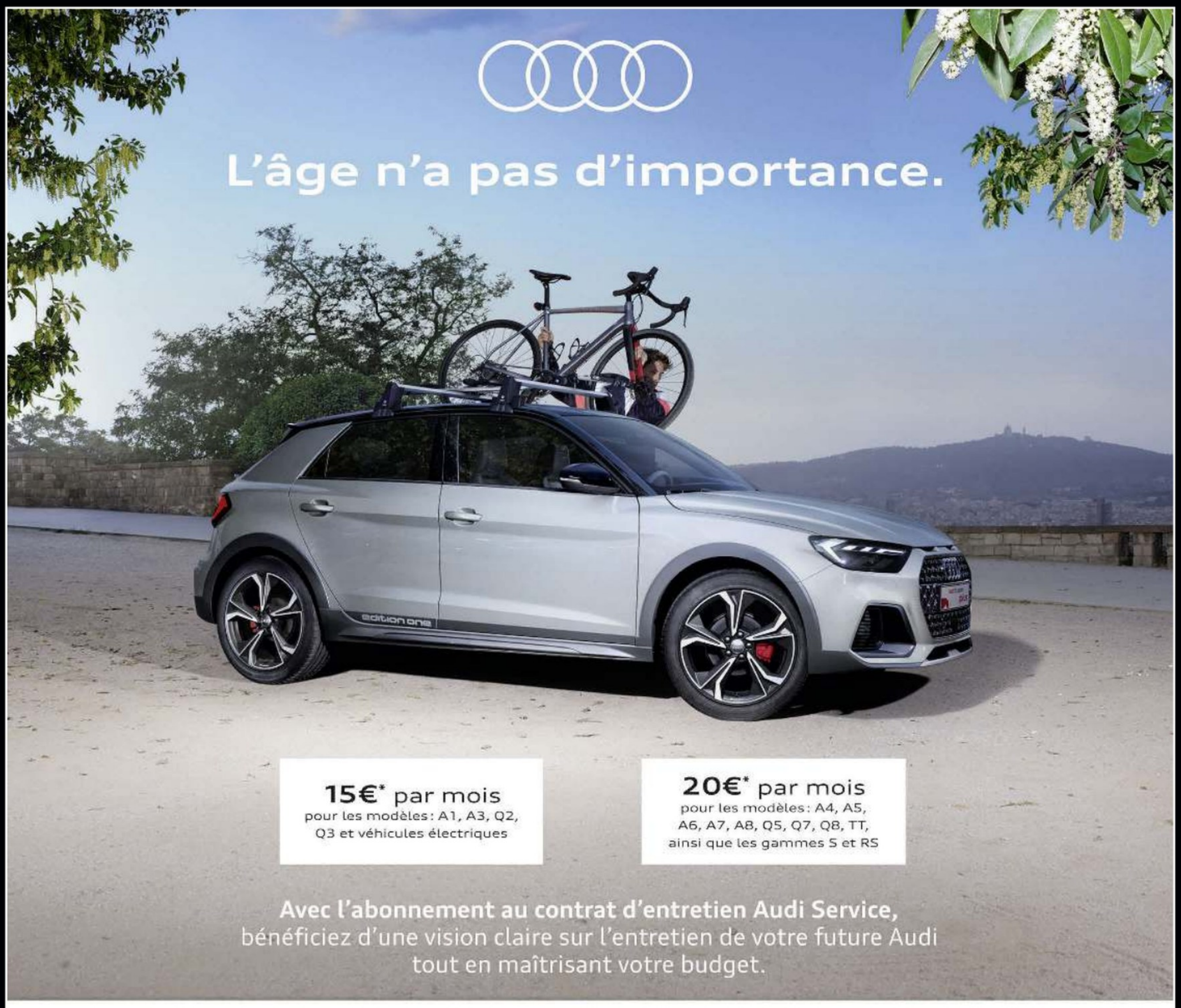


Dans le cas où vous ne souhaiteriez pas bénéficier de ce traitement, merci de nous l'indiquer lors de la réception de votre véhicule.

LIQUI MOLY
Le propre de votre moteur

® Copyright Liqui Moly toute reproduction même partielle est interdite

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



Audi Occasion ***:plus***

audi.fr/offres-occasion

*** Offre valable dans le réseau Audi participant en France métropolitaine.** Contrat d'entretien valable uniquement pour l'huile moteur, les filtres (à air/huile/carburant/habitacle), les bougies d'allumage, les balais d'essuie-glace avant et la dose de lave glace. Contrat d'Entretien souscrit auprès de VOLKSWAGEN BANK GMBH, et sous réserve de son acceptation – SARL de droit allemand – Capital social : 318 279 200 € – Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 – Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en- France – RCS Pontoise : 451 618 904: Entretien – Révision selon carnet d'entretien du Constructeur. Détail du contrat d'Entretien dans les Notices disponibles auprès de votre Partenaire Audi. Audi Financial Services est une marque de Volkswagen Financial Services AG utilisée par les succursales françaises de Volkswagen Bank GmbH et de Volkswagen Versicherung AG. Volkswagen Bank GmbH fournit des services bancaires, de location et de mobilité. Volkswagen Versicherung AG fournit des services d'assurances.

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

PENSEZ À COVOITURER. #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-paris16.fr

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

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

Orias n° 07 024 156

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1115
du 25 août 2022



YANN LEFEBVRE

Essai : Audi Q4 e-tron Sportback

Pas question pour l'un des constructeurs précurseurs du genre SUV coupé de laisser le champ libre à ses rivaux, fussent-ils issus de la plèbe. Comme ses cousins de Volkswagen et Skoda *(lire p. 50)*, le Q4 e-tron se décline donc en Sportback. Mini-road trip en Norvège pour vérifier ce qu'il a en plus.

Essai : Nissan Qashqai e-Power

Le nouveau Qashqai va enfin faire parler de lui ! Cette version e-Power inaugure un ensemble hybride non rechargeable de 190 ch qui promet beaucoup. Avec lui, le moteur thermique soutient l'électrique et non l'inverse. Notre essai vous explique tout.



YANN LEFEBVRE



ADRIEN CORTESI

Les 20 nouveautés de la rentrée

C'est rageant de déjà penser à la rentrée en pleine séance de bronzage, mais pour la réussir il faut la préparer. Faisons le point au volant des futures stars de l'automne et au-delà, qu'elles soient thermiques, hybrides ou électriques.

Et aussi... en kiosque

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

ACTUELLEMENT



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

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52
Directrice exécutive régie : Élodie Brétaudeau Fonteilles
Directeur commercial pôle automobile : Amaury d'Alès
Contacts publicité : Anne Buré-Emmel (01 41 33 29 21), 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
Directrice de publicité : 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 : juillet 2022
Prix de vente : 4 €
Date de parution : 28 juillet 2022
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833

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

VOLVO

NOUVEAU VOLVO XC40 RECHARGE | 100% ÉLECTRIQUE

À PARTIR DE 515 €/MOIS (1)

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

AUTONOMIE JUSQU'À

420 KM**

3 ANS D'ENTRETIEN ET GARANTIE INCLUS (2)

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

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

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

VOLVOCARS.FR

Pensez à Covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

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

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

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

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

**Contrairement aux apparences,
il ne mise pas tout
sur le physique.**

Nouveau Volkswagen ID.5,
SUV coupé 100 % électrique
Un modèle à suivre.



Cycles mixtes gamme ID.5 (kWh/100 km) WLTP : 17-18,7. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 01/12/2021, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer