

SEP M
TOP
ventes

Du 8 au 21 septembre 2022

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1116

BMW X1

Personnalité plus affirmée



AUDI A4

Enfin une belle berline thermique!



PORSCHE E-MACAN

Encore plus sportif que l'actuel?

PEUGEOT 408

Le choix de la différence

LES 10 NOUVEAUTÉS LES PLUS ATTENDUES DE 2023



RENAULT SCÉNIC

Plus d'espace en électrique



GRAND COMPARATIF

L'Alfa Tonale face à ses rivaux

Retour gagnant, face à la crème des SUV compacts?



1ER ESSAI

MERCEDES EQ

Confort princier, mais autonomie limitée!

REPORTAGE

50 ANS DE LA R5

Un bain de fraîcheur, au temps où tout était plus simple

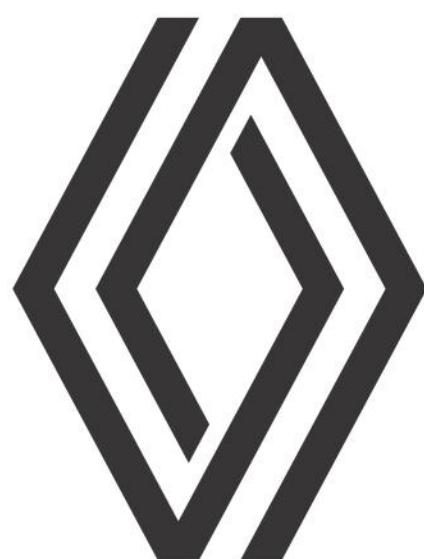


L 14595 - 1116 - F: 4,00 €



BEL : 4,20€ - ESP : 4,20€
GR : 4,20€ - DOM S : 4,20€
DOM A : 5,20€ - ITA : 4,20€
LUX : 4,20€ - PORT CONT :
4,20€ - CAN : 6,25\$CAN
MAR : 47DH - TOM S : 620CFP
TOM A : 1050CFP
CH : 6,50FS - TUN : 8,500TU

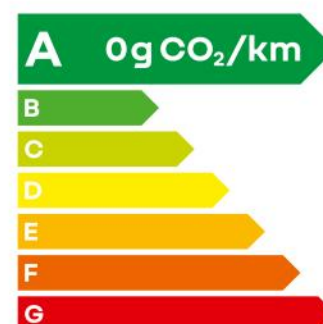
renouveau
renault
portes ouvertes 15-19 sept⁽¹⁾



NOUVELLE
RENAULT
MEGANE E-TECH
100% électrique

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

découvrir





(1) ouverture exceptionnelle dimanche 18 septembre selon autorisation. (2) jusqu'à 470 km d'autonomie (homologation wltp), selon version et équipements. (3) selon version. Google, Google Play et Google Maps sont des marques de Google LLC. **données wltp : consommations min/max (wh/km) : 155/170, émissions co₂ (g/km) : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.**

assemblée en France dans notre manufacture de Douai



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



Pourquoi être équipé quand on peut être suréquipé ?

Nouveau Taigo.

N'en faites qu'à votre *style*.



JUSQU'À

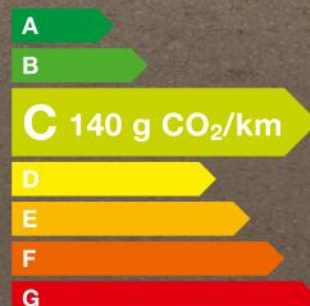
2 250 €*

d'avantage client pour
l'achat d'un Nouveau Taigo.

* Offre valable à l'achat d'un Nouveau Taigo dans la limite des stocks disponibles du 01/09/2022 au 30/09/2022 et immatriculation avant le 31/12/2022. Avantage jusqu'à 2 250 € comprenant une offre de remise de 1 750 € et une offre de remise complémentaire de 500 € sur les équipements.

Cycles mixtes du Nouveau Taigo 1.0 TSI 95 ch BVM5 5 places (l/100 km) WLTP: 5,5-6,3. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 124-144,7. Valeurs au 19/05/2022, 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



Citroën C3/P. 16



Mercedes GLC/P. 20



Concept Mini Aceman/P. 30



BYD Atto 3/P. 36



Honda Civic vs Toyota Corolla/P. 68

SOMMAIRE

Découvrir

10 Les 10 nouveautés les plus attendues de 2023

Audi A4, BMW X1, Citroën C3, Hyundai Ioniq 6, Mercedes GLC, Peugeot 408, Renault Scénic E-Tech, Porsche e-Macan, Volkswagen ID.7, Volvo Embla

30 Concept **Mini Aceman**

34 **Bentley Batur**

36 **BYD Tang, Han et Atto 3**

Comprendre

40 **Renault, constructeur français ?**

Le Losange hors de l'Hexagone...

Conduire

48 **Mercedes EQE 350+** 292 ch

54 **L'Alfa Romeo Tonale**

face à ses rivaux

Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid 130 ch

Citroën C5 Aircross 1.2 PureTech 130 ch

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi 150 ch

Nissan Qashqai 1.3 Mild Hybrid 158 ch

Opel Grandland 1.2 Turbo 130 ch

Peugeot 3008 1.2 PureTech 130 ch

Skoda Karoq 1.5 TSI 150 ch

66 **Volkswagen Multivan 1.4 eHybrid** 218 ch

68 **Honda Civic e:HEV** 184 ch / **Toyota**

Corolla Hybride 184 ch

76 **McLaren Artura** 680 ch

80 **Renault Mégane E-Tech EV60** 220 ch

82 Le chef des essais vous répond

Vibrer

84 **Renault R5 : 50 ans et pas une ride**

90 **Formule 1 : Audi et Porsche arrivent**

92 Rétro: **Talbot Simca 1510 LS (1979)**

S'offrir

96 Configurateur : **Mercedes Classe C**

100 Occasion : **Smart Fortwo**

103 Prix du neuf

Le tarif des voitures neuves

111 Les professionnels s'affichent

Les petites annonces



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

Nos 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 avec *Sport Auto*.



L'Alfa Romeo Tonale face à ses rivaux/P. 54



Mercedes EQE/P. 48



McLaren Artura/P. 76



La Renault R5 souffle ses 50 bougies/P. 84



L'assurance de tous les automobilistes !



Auto Plus

assurance
By **leocare**

À partir de
6,63 € /mois

Pour en savoir
plus, scannez



ou

09 62 62 63 77

www.autoplusassurance.fr



> Pour vous, **vos** magazine préféré pendant 1 an au choix : un abonnement numérique OFFERT* ou -50% sur la version papier* livrée chez vous.

L'assureur instantané !

N'avancez plus d'argent à la place de votre assureur

Simple

Assurez votre voiture sans délai, en ligne ou par téléphone.

Adapté à votre budget

Choisissez votre tarif sans impacter votre pouvoir d'achat.

Remboursé en temps réel

N'avancez aucun frais en cas d'accident.

Rassurant

Chez nous, le conducteur est assuré jusqu'à 1M€.

Auto Plus

Sport
auto
l'auto-Journal

* Valable pour toute souscription d'une de nos offres d'assurance.

Société par action simplifiée au capital de 5.000 Euros - Siège social : 8 Rue Barthelemy Danjou - 92100 Boulogne-Billancourt - RCS Nanterre 907 945 646



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos
offres p. 102 et sur
www.kiosquemag.com



LAURENT VILLARON

DE L'ART D'ÊTRE FRANÇAISE

Qu'est-ce qu'une voiture française? Ne souriez pas. En ces temps de mondialisation, la question est presque aussi délicate à trancher que celle du sexe des anges. Comme notre enquête de la quinzaine le montre une fois encore, les voitures des marques d'origine française n'ont jamais été aussi peu produites sur notre territoire. Pour mémoire, la Toyota Yaris reste le modèle le plus fabriqué en France. Cela en fait-il pour autant une voiture française? Pas sûr. Serait-ce alors l'origine des capitaux de la marque? Pas plus, notamment

dans le cas de celles du groupe Stellantis ex-PSA. Son histoire, alors? Là, on se rapproche. L'origine d'une marque, son ancrage dans la vie de la société, aide à confirmer sa nationalité perçue. De ce fait, Jaguar, Bentley ou Mini demeurent anglaises, malgré des propriétaires indiens ou allemands. Ces questions ne datent pas d'hier. Signalons, par exemple, Talbot, d'origine britannique, guidée durant ses années glorieuses par un patron italien. Nous la considérons tout de même comme française, ainsi que Simca, pure création de Fiat, gérée par un italien, avant d'être revendue aux américains de Chrysler. Mais dans ces deux cas, les voitures étaient conçues (et fabriquées) en France. Un contre-exemple moderne maintenant : MG, jadis fleuron de l'industrie britannique, est clairement perçue comme chinoise. Pourquoi cette discrimination? Sans doute parce que les modèles qui portent ce badge sont désormais conçus (et produits) en Chine. Outre l'histoire de la marque, le critère essentiel serait donc le lieu de conception des voitures. Les ingénieurs et stylistes intègrent, en effet, les modes de vie du pays où ils opèrent et s'en nourrissent. De ce fait, les automobiles qu'ils conçoivent sont les mieux à même de répondre aux sensibilités particulières du marché domestique. Avec cette hypothèse, Dacia deviendrait donc à moitié française. Le but de cette dissertation? Tenter de comprendre ce qui, aujourd'hui encore, justifie que les marques nationales restent les préférées des clients. Les raisons objectives de cet attachement semblent pourtant ténues, comme on vient de le voir. Il y aurait donc urgence à le renforcer, à l'heure où une vague de nouvelles marques exotiques s'apprête à déferler sur notre territoire.

Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Éric Ravaud

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Un de mes voisins s'est fait arrêter la semaine dernière par la gendarmerie de Castelnaudary sous prétexte qu'il ne possédait pas la vignette Crit'Air. D'après les forces de l'ordre, cette vignette serait obligatoire sur l'ensemble du territoire depuis le 1^{er} avril dernier. Qu'en est-il exactement?

Georges Lemarie

À notre connaissance, l'affichage de la vignette Crit'Air n'est obligatoire que pour pénétrer à l'intérieur d'une ZFE-m ou lors des pics de pollution, dans les secteurs concernés.

Possédant un Kia Niro hybride non rechargeable, il m'arrive souvent de rouler en tout-électrique à 70-80 km/h sur plusieurs kilomètres d'affilée. C'est contradictoire avec vos essais qui prétendent que les hybrides simples ne roulent en électrique que sur de très courtes distances. Par ailleurs, j'affiche actuellement une consommation moyenne de 4,3 l/100 km, bien inférieure aux 6 l/100 km que vous annoncez.

Claude Roubaudi

La consommation et le mode électrique des hybrides simples sont sensibles aux circonstances de conduite, vitesse, trafic... ou relief. En montagne, par exemple, vous pouvez rouler en électrique sur des dizaines de kilomètres. Par ailleurs, il est toujours possible de faire mieux (ou moins bien) que nos mesures, conçues pour reproduire le comportement d'un conducteur "moyen".

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ

UNE ASTON QUI CASSE DES BRIQUES

Dans le Lego Store de Londres, le plus grand du monde, trône une Aston Martin DB5 à l'échelle 1. Dotée de projecteurs rétroéclairés et d'une plaque d'immatriculation pivotante, la plus célèbre des voitures de James Bond pèse tout de même plus d'une tonne. Une véritable DB5 affiche un peu plus de 1 400 kg sur la balance ! Il faut dire que la maquette

se compose de près de 350 000 petites briques de plastique et pièces spécifiques. Son assemblage, supervisé par Aston Martin, a réclamé 1 366 heures de travail. Pas de porte ni même de pavillon afin de permettre aux visiteurs de prendre place dans l'habitacle et d'admirer la planche de bord, avec commande spécifique pour le siège éjectable. On ne sait jamais...





Les **10** nouvelles les plus attendues de 2023

AUDI A4 p. 12

PORSCHE e-Macan p. 26

MERCEDES GLC p. 20

PEUGEOT 408 p. 22



novautés

Berlines d'un nouveau genre, SUV sportifs et 100% électriques, hybrides "longue autonomie" : les constructeurs explorent des pistes inédites en 2023. Nous avons retenu les plus spectaculaires.

La crise des semi-conducteurs a poussé nombre de constructeurs à revoir leur plan produit et à retarder le lancement de certaines voitures. L'année 2023 pourrait dès lors donner lieu à un véritable feu d'artifice de nouveautés. Cette abondance n'est pas pour nous déplaire, même si nous avons sélectionné uniquement les 10 modèles les plus attendus. Citroën remplacera sa C3, Peugeot commercialisera sa dernière berline fastback 408 et Renault dévoilera son Scénic. Les allemands ne seront pas en reste avec les lancements effectifs des BMW X1 et Mercedes GLC hybrides rechargeables. En fin d'année, Audi devrait révéler sa nouvelle A4. Chez Porsche, le Macan roulera à l'électricité. Quant à Volkswagen et Hyundai, ils s'apprêtent à réinventer la berline. Nous aurions pu aller encore plus loin avec le nouveau Ferrari Purosangue, la future BMW Série 5, la remplaçante de la Mercedes Classe E et les récents acteurs venus d'Asie (BYD, NIO, VinFast) ou des États-Unis (Tesla, Lucid Air...). La compétition promet d'être rude. Chic !

BMW X1 p. 14

HYUNDAI Ioniq 6 p. 18

CITROËN C3 p. 16

VOLKSWAGEN ID.7 p. 27

RENAULT SCÉNIC E-TECH p. 24

VOLVO Embla p. 28

Deux en une

L'Audi A4 se transforme en coupé 5 portes et, ce faisant, envoie l'A5 Sportback à la retraite. Conjecture plus que probable.

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

Chez Audi, les commandements sont gravés dans le marbre. On peut tout casser et tout recommencer en passant à la génération suivante d'un modèle donné, à condition que cela ne se voie pas. Les canons esthétiques relèvent du dogme, et sont reconduits à perpétuité, en s'autorisant toutefois quelques menues transgressions ici et là histoire de faire la différence entre l'avant et l'après. Toute règle a son exception. L'A4, en la circonstance, abandonne sa traditionnelle carrosserie de berline tricorps au profit d'une construction qualifiée de "coupé 5 portes". Ce n'est pas la première, à l'image de la Peugeot 508, et ce ne sera pas la dernière non plus. Problème, il existe déjà quelque chose de la sorte à ce niveau de la gamme Audi, à savoir l'A5 Sportback. Celle-ci semble dès lors promise au musée. Dit autrement, elle n'aura pas de remplaçante du même nom. L'A4 Avant, pour sa part, restera un break en bonne et due forme. En clair, profil shooting brake exclu.

Quelles motorisations ?

La révolution s'arrête là. La prochaine A4 ravitaillera aux pompes à essence et à gazole comme dans le temps, et ne fera un détour par les bornes de recharge qu'en cas de recours à l'hybridation rechargeable. Option possible, mais pas confirmée à ce jour. Point de motorisation 100 % électrique à l'horizon, quoi qu'il en soit. Ce n'est pas prévu au programme, ce qui ne manque pas d'interpeller l'observateur par les temps qui courent. Encore plus de la part d'une marque qui multiplie les "e-tron" à volonté. Reste la bonne vieille hybridation légèrement vêtue, qui sera servie d'office à tous les échelons de l'offre mécanique conventionnelle. Quant au mobilier intérieur, il sera refait du sol au plafond, avec force écrans bien invasifs sans le moindre doute possible.

ON EST

IMPATIENTS CAR :

la mue subie par l'A4 induit un réel dynamisme.

OUI, MAIS :

l'absence d'une motorisation 100 % électrique interroge...

AUDI A4

À partir de **42 000 € ***

Commercialisation : **été 2023**

* Estimation.



Le break A4 devrait être dévoilé en même temps que la berline.

La future A4 mise sur le dynamisme, notamment avec cette version 5 portes.



Et aussi...

Pas de version 100 % électrique pour l'A4, mais sans doute un modèle spécifique sur ce même segment.



Retard à l'allumage pour l'A3 Allstreet.

Audi A3 Allstreet

L'A3 Allstreet devrait déjà être commercialisée mais, pour des questions de priorités dues à un manque de composants, Audi a préféré retarder son lancement. Il faut dire qu'il ne s'agit pas d'un modèle de première importance pour le constructeur. Par rapport à l'A3 Sportback, la garde au sol de l'Allstreet est légèrement rehaussée, des skis de protection font leur apparition et des encadrements de passages de roue renforcent l'aspect baroudeur de cette compacte à l'esprit aventurier.



BMW X1

À partir de **42 750 €**

Commercialisation : **octobre 2022**

Les jantes de 17 pouces et les rails de toit font partie de la dotation de série.

Tout pour plaire

Le SUV compact de BMW gagne en personnalité et entre de plain-pied dans l'ère de l'électrification. De quoi offrir une solution à tous les profils d'acheteurs dans ce segment au cœur du marché.

Par **Nicolas Valeano**

Prenez une silhouette de SUV musclé dans la lignée du X1 actuel, ajoutez la base technique électrifiée et l'habitacle de monospace du Série 2 Active Tourer, et voilà dressé le portrait du X1 troisième du nom : un SUV compact tout à fait dans l'air du temps. De quoi poursuivre la success-story de ce modèle vendu par BMW à plus de 2 millions d'exemplaires. Cette toute nouvelle

génération, au nom de code U11, gagne 5 cm en longueur pour atteindre 4,50 m, ce qui positionne idéalement le X1 face à ses concurrents comme l'Audi Q3. Que ce soit en finition xLine ou M Sport, le X1 cru 2022 a fière allure, avec une grande calandre ici bien intégrée. Son habitacle soigne les aspects pratiques, avec une console centrale flottante entre les sièges avant et une banquette coulissant sur 13 cm, excepté hélas dans les versions électrifiées. Ces

dernières proposent aussi un volume de chargement moindre, avec 490 dm³ au lieu de 540 dm³, ce qui reste une valeur dans le haut du segment. Trônant sur la planche de bord, le système d'infodivertissement dernier cri est assuré par un duo d'écrans incurvés de 10,25 et 10,7 pouces. Sous le capot, la gamme de motorisations, entre 136 et 326 ch, couvre toutes les énergies : thermique en essence ou diesel, hybride rechargeable et même 100 % électrique avec la nouvelle iX1, forte de 438 km d'autonomie.

Avec une offre moteurs ultra-complète et un design séduisant, le succès du SUV le plus compact de BMW devrait perdurer. Attention, cependant, aux tarifs en hausse (à partir de 42 750 €), qui rendent désormais le X1 moins accessible.

ON EST

IMPATIENTS CAR :

les versions hybrides rechargeables et 100 % électriques sont particulièrement prometteuses.

OUI, MAIS :

les tarifs sont en nette hausse pour ce SUV premium qui fait face à une concurrence féroce.

La partie arrière est la plus originale, avec un gros spoiler et une lunette en surplomb.





OPEN



Nouveau Nissan Juke Hybrid

Le Crossover électrisant

Réservez
votre essai



Modèle présenté : version spécifique. NISSAN WEST EUROPE : nissan.fr

Consommations cycle combiné (l/100km) : 5,0 – 6,2.

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

ON EST

IMPATIENTS CAR :

la petite Citroën se remet
enfin à niveau.

OUI, MAIS :

pas de révolution
à attendre,
hormis l'ë-C3 Éco.

*La C3 de 2023 bénéficiera
des recherches en matière
d'abaissement des coûts
de la version indienne...*



CITROËN C3

À partir de **17 000 €***

Commercialisation : **2023**

* Estimation.

*... mais son style, son
équipement et ses motorisations
seront à la mode européenne.*

L'art de l'accès

Un accès à la gamme malin et pas cher, tout en conservant les atouts de confort et d'originalité de Citroën... voilà ce que sera la prochaine génération de la C3 avec une future ë-C3 Eco électrique à bas coût.

Par Christophe Bonnaud Illustration Jean-François Hubert

Après les C4, C5 X et C4 X, il était temps que Citroën renouvelle son offre d'entrée de gamme (on met l'Ami de côté), avec une C3 qui reposera enfin sur la plate-forme déjà partagée par ses cousines Peugeot 208 et Opel Corsa, pour ne citer qu'elles. Grâce à ce soubassement, la C3 devrait proposer, en plus de ses moteurs thermiques, deux versions électriques ë-C3 : l'une avec une autonomie proche de celle de la lionne (environ 360 km), l'autre avec un prix d'appel abordable et dotée d'une autonomie réduite mais suffisante pour contrer la Dacia Spring. La Citroën s'appuiera ainsi sur un tarif d'accès à la voiture électrique compétitif.

Concurrence de taille

C'est en (grande) partie grâce aux retours de conception de la C3 indienne que le modèle européen a pu maîtriser ses coûts d'élaboration et de production. C'est un peu fou de l'écrire, mais les grands bureaux d'études des groupes automobiles européens ne sont pas forcément calibrés pour de telles recherches, et les remontées des concepteurs locaux, en Inde ou en Amérique latine, ont beaucoup aidé à rendre "notre" C3 compétitive en prix. Pour autant, elle sera éloignée de la version

indienne en matière de design, de modules techniques ou d'infodivertissement embarqués, sans compter les adaptations aux normes plus exigeantes sur notre continent. La prochaine génération de C3 offrirait donc deux variantes électriques aux côtés des thermiques, dont une "économique" : l'ë-C3 Eco. Celle-ci serait commercialisée moins de 20 000 € et proposerait une nouvelle architecture technique, avec un moteur d'une cinquantaine de chevaux couplé à une batterie de 30 kWh, le tout éloigné de la structure habituelle de la plate-forme e-CMP avec ses 136 ch. Sa cible serait la Spring vendue à partir de 19 800 € (bonus non déduit, soit moins de 15 000 € bonus déduit). La Dacia offre 230 km d'autonomie avec sa batterie d'un peu moins de 30 kWh (26,8 kWh) et un moteur de 45 ch. Côté équipement, le niveau d'accès à la roumaine fournit la climatisation manuelle, les quatre vitres électriques, un limiteur de vitesse, les airbags latéraux avant et rideaux ou encore des ceintures de sécurité réglables à l'avant. Une dotation sur laquelle l'ë-C3 Eco ne doit pas faire l'impasse si elle veut batailler avec succès face à la Dacia. Citroën aura encore à maîtriser une autre rivale sérieuse, chez Stellantis cette fois : Fiat, qui ne devrait pas longtemps se passer d'une Uno Revival. François Leboine, le Français à la tête du design de la marque italienne, ne tardera sans doute pas à dévoiler la nouvelle physionomie de la gamme entièrement pensée à Turin. Citroën sait déjà à quoi s'attendre, car les patrons du design Stellantis ne se cachent rien en interne !

Et aussi...



La C4 X est une berline à coffre classique de 4,60 m de longueur.

ARNAUD SAUNIER

Citroën C4 X

Pourquoi produire une berline hatchback avec une malle classique sans hayon comme la C4 X ? Parce que cette formule plaît à l'international et devance même les berlines à hayon ! La nouvelle Citroën est donc prioritairement conçue pour l'export, mais en France, elle pourrait séduire, grâce notamment à ses tarifs que l'on espère compétitifs. Rappelons que cette C4 X est élaborée sur le soubassement des "petites" Peugeot 208 ou Opel Corsa, limitant les coûts industriels. Parions que cette C4 X de 4,60 m de long fera mieux que les Citroën Élysée d'une époque aujourd'hui révolue...



ON EST

IMPATIENTS CAR :

efficace, high-tech et performante, l'Ioniq 6 devrait offrir une expérience de conduite impressionnante.

OUI, MAIS :

son espace intérieur plein d'animations lumineuses pourrait faire très gadget.

Tous azimuts

Avec ses lignes sportives, l'Ioniq 6 devraient attirer les regards sur son passage. Et, en proposant des prestations haut de gamme assorties d'une grande autonomie, cette berline pourrait causer quelques migraines chez Tesla.

Par **Nicolas Valeano**

L'esthétique sportive du concept Prophecy (2020) rappelant l'univers de Porsche trouvera donc bien une traduction en grande série avec la Hyundai Ioniq 6. L'imposante berline coréenne affiche une personnalité à part avec son allure de coupé, son toit en arc de cercle et son arrière tombant. Les designers de la marque ont visiblement bénéficié d'une liberté peu commune, c'est réjouissant ! Pour autant, l'habitabilité ne semble pas avoir été sacrifiée dans ce grand coupé 4 portes de 4,85 m au long empattement de 2,95 m, qui partage sa plate-forme E-GMP avec les Ioniq 5 et Kia EV6. Plus basse et aérodynamique, l'Ioniq 6 y gagne une efficacité optimisée (moins de 14 kWh/100 km de consommation), qui lui permet de dépasser les 600 km d'autonomie avec sa batterie de 77,4 kWh. Son architecture sous 800 V offre une recharge de 10 à 80 % extrêmement rapide : 18 minutes ! En version haut de gamme dotée de deux moteurs, la puissance atteint 325 ch et le couple 605 Nm, de quoi lui fournir des accélérations dignes de sa ligne sportive avec 5,1 s de 0 à 100 km/h. Dans l'habitacle, de multiples éclairages dynamiques assurent une ambiance high-tech, assortie d'une sonorité sportive spécifique. Pour les pauses, les sièges avant peuvent adopter une agréable position relax.



Les LED en forme de pixels sont devenues la signature des modèles Ioniq, la gamme 100 % électrique de Hyundai.

HYUNDAI IONIQ 6

À partir de **50 000 €***

Commercialisation : **2023**

* Estimation.



400 PAGES, 5000 MODÈLES POUR NE RIEN MANQUER !



EN VENTE ACTUELLEMENT

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 !

Suivez-nous sur    Pour une info en continu

Nouvelle référence?

Plus stratégique que jamais compte tenu du succès de cette catégorie, le lancement d'un nouveau SUV familial est crucial pour un constructeur. Mercedes semble avoir mis tous les atouts de son côté avec la deuxième génération de son GLC, entièrement électrifiée.

Par **Nicolas Valeano**

Nom de code : X254. Le tout nouveau GLC a pour mission de prolonger le succès de son prédécesseur, qui est devenu la Mercedes la plus vendue. Pour cela, il joue le changement dans la continuité avec un design 100 % renouvelé, harmonieux mais sans surprise, présenté en deux finitions différenciées

au niveau de la face avant, Avantgarde et AMG Line. Le GLC dépasse désormais les 4,70 m (+ 6 cm) et son volume de coffre atteint les 600 dm³ (+ 50 dm³). Dans l'habitacle, le système d'infodivertissement MBUX de dernière génération trône au beau milieu de la planche de bord avec son écran vertical flottant carrément géant (11,9 pouces) et une instrumentation de 12,3 pouces, tout cela de série. Des fonctions

énergisantes, avec sièges massants et diffusion de parfum, sont aussi au programme. Pour le confort, une suspension pneumatique est prévue, tandis que l'apparition de roues arrière directrices fait gagner en maniabilité. Les nouveaux trains roulants comportent un système à quatre bras à l'avant et un essieu arrière multibras. Pour le lancement, c'est la motorisation 220 d 4Matic avec un alerno-démarrreur intégré qui a été choisie, accompagnée d'une transmission intégrale et d'une boîte automatique 9G-Tronic. Forte de 220 ch au total, elle consomme entre 5,2 et 5,9 l/100 km, pour un niveau de CO₂ établi entre 136 et 155 g/km. Il faudra attendre la fin de l'année pour accéder aux versions hybrides rechargeables, capables de plus de 100 km d'autonomie grâce à l'introduction d'une généreuse batterie de 31,2 kWh. Un chargeur rapide de

Avantgarde ou AMG Line : le SUV allemand arbore un regard différent selon la finition choisie.



MERCEDES GLC

À partir de **60 700 €**

Commercialisation : **automne 2022**

60 kW DC, en mesure d'effectuer une recharge complète en moins de trente minutes, permettra d'envisager des trajets moyens en maximisant l'usage de l'énergie électrique. Proposées en essence ou en diesel – un choix exclusif à Mercedes (300 e, 400 e ou 300 de) –, ces versions intègrent un solide moteur électrique synchrone, qui développe 100 kW et 440 Nm de couple. De quoi offrir des performances et une efficacité remarquables au SUV premium allemand.

Avec une mise à niveau technologique sur tous les plans, le GLC devrait continuer de trouver le succès sans soucis, si ce n'est son ticket d'entrée en hausse, dépassant désormais les 60 000 €. Mais il bénéficie d'une carte unique dans son jeu pour se démarquer de ses nombreux concurrents : sa version hybride rechargeable diesel, particulièrement efficiente.



Le système de navigation prend une part active dans le calcul des trajets pour optimiser l'efficacité du GLC.

Les futures versions PHEV afficheront une autonomie électrique supérieure à 100 km.

PHOTOS : MERCEDES



ON EST

IMPATIENTS CAR :

le GLC concentre toutes les dernières technologies de la marque à l'étoile ; sa version PHEV diesel est une offre unique sur le marché.

OUI, MAIS :

attention à l'inflation, avec des tarifs qui s'envolent, même si l'équipement de base est en hausse par rapport à la génération précédente.

La méga-berline

La 408 n'est pas une berline classique ni un coupé SUV. Cet ovni offre les belles prestations de la première, notamment sa position de conduite, et les attributs du deuxième. Le tout à un tarif qui pourrait tutoyer celui du segment supérieur.

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

Chez Peugeot, on n'apprécie pas plus que cela que l'on compare la 408 à l'Arkana. C'est vrai que le Renault repose sur la plate-forme du "petit" Captur, alors que la 408 s'offre un soubassement plus ambitieux, celui de la 308. Elle est dotée de grandes roues, d'un empattement de Citroën C5 X (2,79 m contre 2,72 pour l'Arkana) et d'un coffre gigantesque de 536 dm³. La Peugeot 408, avec ses 4,69 m (4,56 pour le Renault), reste pourtant une voiture du segment C, celui du cœur de marché européen. Mais entre les deux modèles, les différences sont

innombrables. Renault n'y va pas de main morte avec le tarif de son Arkana, qui débute à 31 300 € (c'est quand même un soubassement de Captur, rappelons-le). Sur ce point, Peugeot devrait jouer la même carte avec sa grande 408, dont le prix d'accès, pas encore connu, devrait se situer entre ceux du 3008 (à partir de 33 520 €) et de la 508 (à partir de 35 820 €). Finalement, l'unique reproche que l'on pourra faire à la 408, c'est son gabarit imposant, inférieur de seulement 6 cm à celui d'une 508. Pour le reste, ses prestations utiles, coffre et habitabilité notamment, sont dans le haut du segment C. Il fallait proposer une autre vision de la berline traditionnelle, sans pour

autant basculer dans l'univers du SUV. Ainsi, vous êtes assis à peine plus haut que dans la berline 308, avec devant vous la même planche de bord. À l'arrière, les passagers sont choyés grâce à l'empattement long et, surprise, malgré le style dynamique, la hauteur sous pavillon demeure très acceptable. Les architectes ont eu l'idée de reculer au maximum les charnières du hayon, comme sur la C5 X, afin de ne pas perturber l'habitabilité. Les designers ont contourné cette contrainte en dessinant deux oreilles de chat à l'extrémité dudit pavillon, détail qui fait penser à une Lamborghini Urus ! Techniquement, pas de V8 biturbo de 4 l comme à bord de l'italienne, mais plus modestement deux hybrides rechargeables de 180 et 225 ch, ainsi qu'un bloc essence de 130 ch. Le diesel disparaît de l'offre, que Peugeot a voulu contenir, ne connaissant pas encore exactement le potentiel de son nouveau produit hors norme. En revanche, la variante 100 % électrique est annoncée pour 2024 au plus tôt, quelques mois après la version 100 % électrique de sa petite sœur 308.

La vitre arrière n'en est pas une, mais un décor. Notez la généreuse hauteur de l'aile !



PEUGEOT 408

À partir de **38 350 €***

Commercialisation : 2023

* Estimation. 50 600 € pour First Edition.



L'énorme bouclier noir tente de camoufler la longueur de la 408 : 4,69 m!

ON EST IMPATIENTS CAR :

beaucoup d'espace à bord, un grand coffre... la berline idéale ?

OUI, MAIS :

gabarit de l'engin et... un tarif salé ?



La planche de bord a été dessinée pour la 408, puis adaptée à la 308.

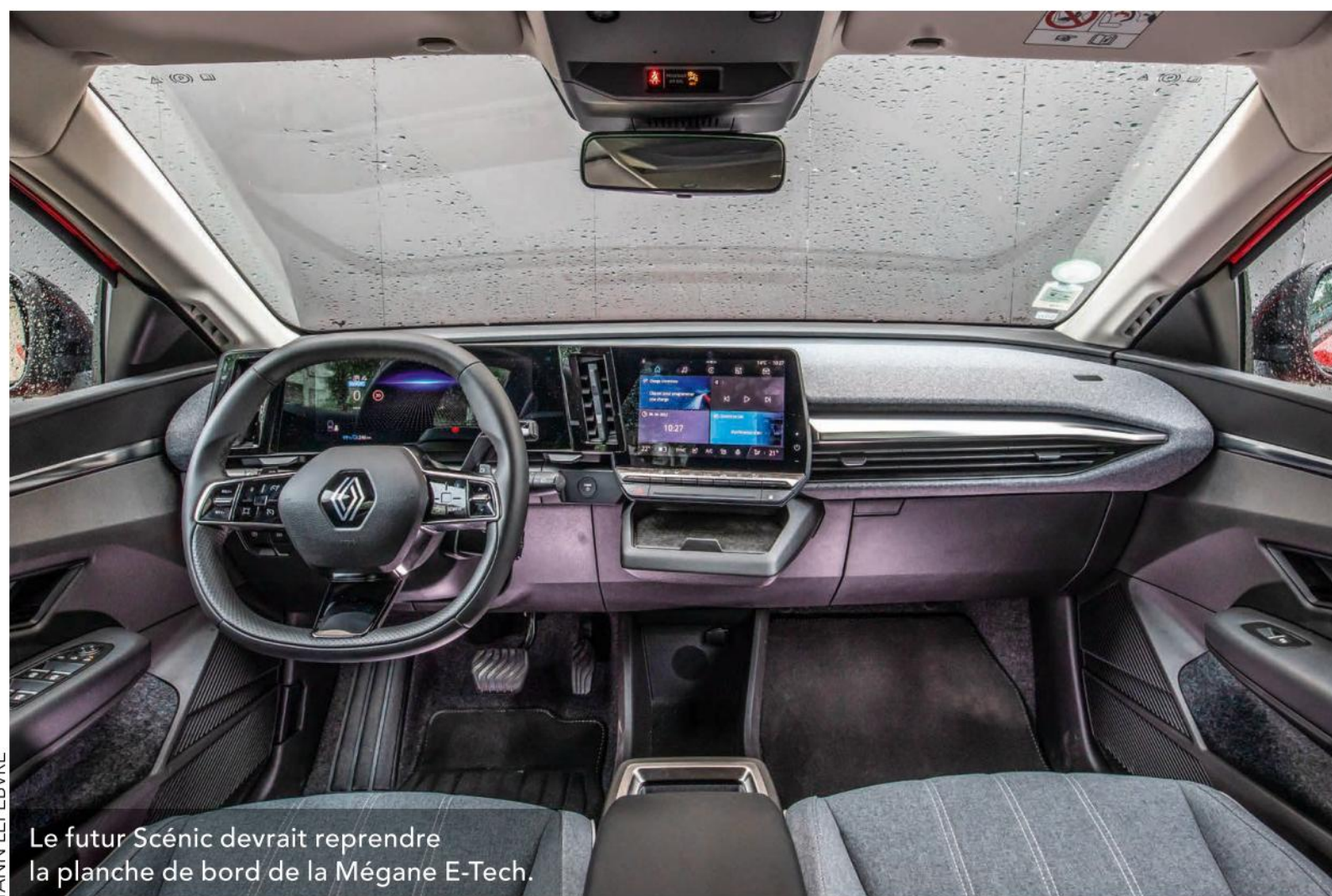
Et aussi...



Peugeot 3008 III

En 2023, Peugeot commercialisera sa nouvelle 408 et présentera plus tard son nouveau 3008. Ce dernier devra donc trouver sa place aux côtés de l'ovni 408, bien plus longue et très esthétique! Cela n'empêchera pas le futur 3008 d'afficher un design plus dynamique que l'actuel, sans pour autant aller chercher la complexité du style de la 408. Sa plate-forme sera dérivée de l'EMP2-V3 en vigueur dans une définition proposant une variante 100% électrique (la STLA Medium) en plus des thermiques hybrides rechargeables.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT



Le futur Scénic devrait reprendre la planche de bord de la Mégane E-Tech.

YANN LEEFEBVRE

Monospace, mais pas monocorps

Le Scénic 2023 peut être perçu comme une Mégane dans laquelle on aurait soufflé fort : prise de largeur, de hauteur et de longueur. De quoi offrir une belle habitabilité. Le tout est habillé de façon assez classique.

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

Chez Renault, il y a eu le temps de l'audace : les Twingo de 1993 et Scénic de 1996 restent ancrés dans les mémoires pour leur étonnant concept. Depuis, les nouveautés jouent plutôt la carte du style, en délaissant les innovations architecturales de leurs aïeux. Ainsi, le prochain Scénic ne conserve de l'ancien modèle que le nom. Son concept s'appuie sur un volume bicorps classique, avec un capot moteur plat et haut perché, et une vaste cellule habitacle, le tout dans un volume éloigné de celui des monocorps Twingo et Scénic. Qu'importe, c'est à bord que se vit ce Scénic 2.0 100 % électrique, qui accompagnera l'Austral dans la gamme. Grand empattement de 2,83 m, soit 10 cm de plus que celui de son

rival C5 Aircross, longueur contenue de 4,49 m (identique à 1 cm près à celle du Citroën), volume de coffre important et, surtout, une planche de bord cossue, puisqu'elle reprend les thèmes de celle de la berline Mégane E-Tech.

Spacieux et branché

Cette dernière offre aussi son soubassement légèrement adapté, et notamment sa chaîne de traction 100 % électrique. On devrait donc retrouver les caractéristiques de la berline, ajustées à un gabarit plus important et à une masse qui l'est sans doute aussi. Rappelons que la Mégane propose deux motorisations de 130 et 220 ch ainsi que deux types de batteries (40 et 60 kWh), sans compter une offre de recharge à bien examiner au moment de passer commande.

En matière de concept, le Renault Scénic est à la Mégane ce que l'ID.4 est à l'ID.3 chez Volkswagen. Face à son rival allemand, le français procure un empattement supérieur de 6 cm pour une longueur inférieure de 9 cm : on devrait donc disposer d'une belle habitabilité malgré un gabarit un peu plus compact. Et les bienfaits de l'électricité permettent de profiter d'un plancher plat sans avoir à (trop) rehausser la voiture : c'était le cas de la première génération de Scénic qui toisait 1,61 m, là où celle de 2023 se contente d'une hauteur de 1,59 m. En revanche, pas de double plancher avec des trappes au sol comme sur le Scénic de 1996, ni de caches secrètes sous les sièges. Les enfants de 2023 vivent avec leur temps, et ils ne recherchent plus ces cachettes mais plutôt une connectivité dernier cri. Ils seront comblés à bord du Scénic E-Tech !



Le Scénic abandonne totalement sa carrosserie monocorps, mais promet de multiplier les astuces.

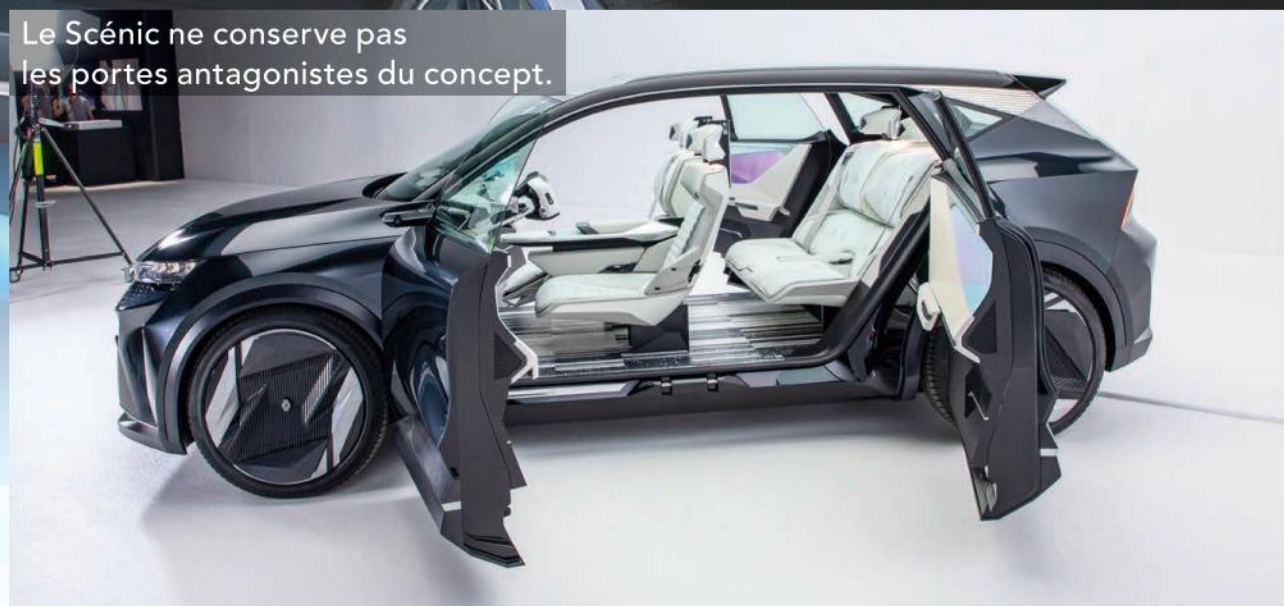


ON EST IMPATIENTS CAR :
c'est le retour
d'un nom à succès.

OUI, MAIS :
une morphologie
de berline.

*Avec le Scénic 2023,
Renault espère convertir
nombre de familles
à l'électrique.*

Le Scénic ne conserve pas
les portes antagonistes du concept.



RENAULT SCÉNIC E-TECH

À partir de **46 000 € ***

Commercialisation : **fin 2023**

* Estimation.

ARNAUD SAUNIER

Et aussi...



ARNAUD SAUNIER

Renault Austral

Commercialisé fin 2022, l'Austral de 4,51 m de longueur remplace le Kadjar et affronte une concurrence française avec quelques beaux atouts. S'il abandonne le diesel, il offre une motorisation essence micro-hybride (130, 140 et 160 ch) et une autre, hybride non

rechargeable, de 160 et 200 ch. En revanche, pas d'hybride rechargeable pour l'instant. Il manque à l'Austral des sièges indépendants à l'arrière pour contrer le Citroën C5 Aircross, mais sa banquette 1/3-2/3 coulisse sur 16 cm d'amplitude. Et à défaut de transmission intégrale, il propose l'option 4 roues directrices.

Discipline sportive branchée

Le Macan se défait de ses penchants familiaux quand il se branche sur le secteur. Place au sport!

Par Jean Bourquin

Illustrations Jean-François Hubert

Plusieurs prototypes du Macan électrique circulent en ce moment même en divers endroits de la planète, sur route ouverte et, à dire vrai, Porsche ne prend plus la peine d'épaissir le camouflage. Nous y découvrons ce que nous voyions se dessiner il y a quelques mois, à savoir une silhouette plus musculeuse que celle de l'actuel Macan nourri à l'essence. Nous devinons, de même, des proportions moins généreuses. En clair, le Macan rapetisse quand il se ravitaille aux bornes de recharge (4,73 m en longueur pour son semblable thermique), ces choses étant écrites avec toutes les précautions requises. Ce SUV n'aura de la famille qu'un vague sens...

Sur le fond, l'architecture à deux moteurs et la transmission intégrale qui va avec sont acquises. Les observateurs tablent sur une puissance de 500 ch, possiblement portée à 700 ch sur les versions les plus radicales. Une solution monomoteur n'est pas à exclure, l'unité concernée étant placée à hauteur des roues arrière. Si cela se vérifie, elle aura la charge de les entraîner.

ON EST

IMPATIENTS CAR :

OUI, MAIS :

Porsche sait faire des modèles électriques dotés d'une âme.

un SUV, certes puissant, qui ne produira jamais les mêmes sensations qu'une sportive.



Et aussi...



911 Safari

Safari ou Dakar, nous hésitons. La 911, toujours est-il, revêt la panoplie Indiana Jones sans pour autant se transformer en SUV haut sur pattes. Grand "ouf" de soulagement. 450 ch pour gambader dans la nature.

En attendant la **Trinity**

Le projet Trinity de Volkswagen donnera naissance, en 2026, à une berline concurrente de la Tesla Model 3, relativement accessible donc. Pour l'heure, c'est sur le haut du segment que le constructeur propose une nouvelle grande berline 100 % électrique.

Par **Christophe Bonnaud**

Après le "dieselgate" et le grand virage vers le tout-électrique avec les modèles ID, verra-t-on chez Volkswagen une nouvelle stratégie prendre naissance en 2023 avec le nouveau patron Oliver Blume, en provenance de chez Porsche ? Ce dernier est un adepte du carburant synthétique pour lequel Porsche a investi 75 milliards de dollars de recherche et développement. L'objectif est double : favoriser l'entrée en Bourse de Porsche, et faire perdurer les moteurs thermiques hybrides grâce à ce nouvel or vert.

Herbert Diess, son prédécesseur à la tête du groupe Volkswagen, n'avait quant à lui qu'une

ligne stratégique : le 100 % électrique. Issus de cette stratégie, les modèles ID.3, ID.4, ID.5 et, en Chine, ID.6 (accompagnés du récent ID.Buzz) vont accueillir en 2023 une longue berline de presque 5 mètres de long, conçue pour l'Asie, mais aussi pour les États-Unis et... l'Europe. Oui, l'Europe est toujours considérée comme un marché capable de diffuser des berlines classiques. Comme ses rivales 100 % électriques, la future ID.7 (aujourd'hui appelée ID.Aero sous sa forme de concept-car) sera donc bel et bien commercialisée en France. Elle visera certains modèles Tesla, mais pas encore la Model 3. Volkswagen ne concurrencera cette dernière qu'à partir de 2026, avec sa berline moyenne issue du projet



27

Trinity (700 km d'autonomie), pour lequel une usine flambant neuve de 2 milliards d'euros sera construite à partir de l'année prochaine, tout près du site emblématique de Wolfsburg. Vendue dès l'an prochain, l'ID.7 sera, quant à elle, la première berline mondiale 100 % électrique de Volkswagen "positionnée sur le segment des berlines de taille moyenne haut de gamme", selon le constructeur. Elle sera produite en Basse-Saxe, dans l'usine d'Emden qui fabrique déjà l'ID.4 et quelques rares modèles thermiques, comme la Passat ou l'Arteon. Volkswagen promet une autonomie de 620 km pour son ID.7, dont la carrosserie au Cx de seulement 0,23 repose sur la très connue plate-forme MEB, alors que sa future sœur, issue du projet Trinity, inaugurera le soubassement inédit connu sous le nom de code SSP. Ce dernier offrira de nouvelles capacités de batteries. L'ID.7 se contentera, elle, de celle de 77 kWh et des motorisations "hautes" de 300 ch, empruntées aux ID.5 et ID.5 GTX.

ON EST IMPATIENTS CAR : l'électrique, c'est bien aussi dans une berline !
OUI, MAIS : elle vise une concurrence haut de gamme.

L'ID.7 devra se frotter aux Tesla Model S et Audi e-tron GT, un segment traditionnellement difficile pour Volkswagen.



VOLKSWAGEN ID.7

À partir de 75 000 € *

Commercialisation : 2023

* Estimation.

Le grand frère

Volvo file lui aussi vers le tout-électrique, mais en douceur. Ainsi, 2023 verra apparaître cet inédit Embla, 100 % électrique, aux côtés des XC90 thermiques et hybrides rechargeables fortement remis à jour.

Par Christophe Bonnaud

ON EST

IMPATIENTS CAR :

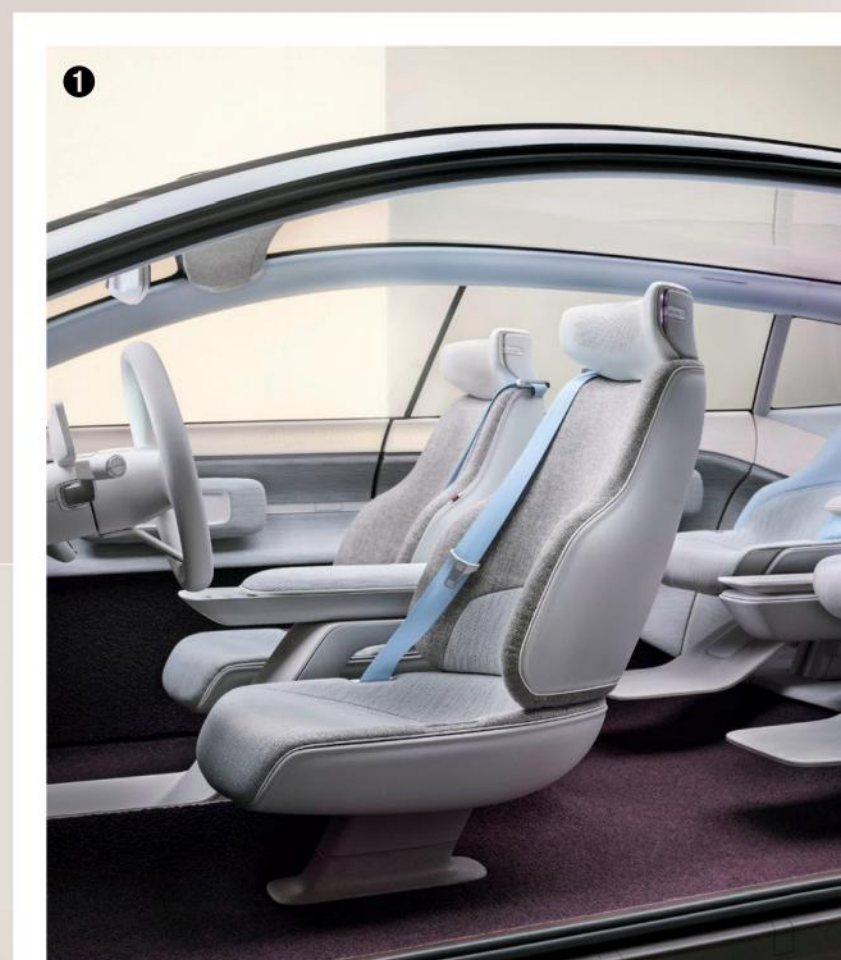
l'Embla promet une vraie rupture technologique.

OUI, MAIS :

une myriade d'aides à la conduite et un tarif à l'avenant.

Il faut bien reconnaître que Geely, le groupe chinois qui a pris en main la firme suédoise, ne fait pas les choses à moitié. L'ADN de la marque est chouchouté, et les moyens ne semblent pas manquer. Pour preuve, la future plate-forme SEA, qui permettra à Volvo de proposer des véhicules plus compacts qu'aujourd'hui (XC20?), s'ajoutera en milieu de décennie à la SPA. Cette dernière vient d'évoluer en SPA2 et accueillera, dès l'an prochain, le premier modèle conçu pour être 100 % électrique, sans offre thermique ni hybride rechargeable. Ce nouveau venu, qui devrait se prénommer Embla, va tenter d'améliorer l'autonomie électrique sans passer par l'ajout de batteries lourdes, comme le signale Owen Ready, responsable du design

stratégique de la marque, à propos du concept initiateur de l'Embla, le Recharge : *"Nous explorons le compromis entre le besoin d'efficacité et le désir de conserver le même espace, la même commodité et la même expérience de conduite que dans les SUV actuels."* Ce vaisseau amiral devrait adopter le nouveau langage de style défloré par le concept-car Recharge. Un design plutôt épuré qui emprunte la formule chère à l'école du Bauhaus – *"le décor est un crime"* – et offre l'avantage de dessiner une véritable boîte – hommage à la 740 break – dans laquelle passagers et bagages seront à leur aise. Ce langage doit faire entrer le constructeur suédois dans les années 2030, lorsque toutes les nouveautés seront électriques. Même si Volvo a désormais des racines chinoises, les marchés américains et européens restent des valeurs sûres. Dès lors,



La plate-forme 100 % électrique va autoriser au futur Embla des proportions nouvelles, au profit de l'habitabilité.



La plate-forme SPA2 conçue pour des silhouettes 100 % électriques est une évolution drastique.



❶ Le design intérieur très épuré du concept-car inspirera celui du véhicule de série. Les matériaux, comme la laine suédoise, ne feront pas partie des équipements de base. ❷ La planche de bord de l'Embla de série devrait conserver le grand écran central, format vertical, du concept-car.

La signature lumineuse des futures Volvo sera encore plus épurée, mais toujours largement verticale.



Le futur Embla conservera un capot plat (ici le concept-car Recharge), mais sa chaîne de traction sera 100 % électrique.

Et aussi...

Volvo XC90 III

L'actuel XC90, dont le tarif d'accès à la gamme est d'un peu plus de 77 000 € (hybride diesel 48 V), sera fortement restylé l'an prochain et doté de nouvelles motorisations. Le XC90 diesel micro-hybride de 235 ch pourrait disparaître, alors que le XC90 Recharge essence hybride rechargeable de 310 ch serait proposé

en deux versions, avec une seconde batterie aux côtés de l'actuelle de 18,8 kWh. L'infodivertissement serait remis au goût du jour et, surtout, la gamme simplifiée devra cohabiter avec l'Embla, dévoilé dans le même temps. Si ce dernier pourra tutoyer voire dépasser les 120 000 €, le XC90 devrait continuer d'offrir des modèles en deçà de la barrière des 100 000 €.

VOLVO EMBLA

À partir de **120 000 €***

Commercialisation : **2023**

* Estimation.

Le

Peut-être que cette galerie rejoindra la longue liste des accessoires proposés.

La silhouette générale reste typique d'une Mini.

Les inserts rouges dans les boucliers sont des haut-parleurs qui participent à l'animation de bienvenue pour le conducteur. Espérons que ce soit une fonction déconnectable.

MINI ACEMAN

À partir de **39 000 €***

Commercialisation : **début 2024**
(modèle final présenté en 2023)

* Estimation du prix catalogue, hors bonus.

chic ludique

Langage design inédit et univers numérique, le futur petit SUV 100% électrique signé Mini va amorcer un tournant dans l'histoire de la marque. En découvrant le concept Aceman, nous avons eu devant nous une version presque finale de ce nouveau membre de la gamme qui sera dévoilé l'année prochaine.

Par Nicolas Valeano Photos Arnaud Saunier

L'Aceman sera fabriqué en Chine, chez Great Wall, partenaire de BMW.

Les larges rétroviseurs de forme oblongue et la galerie de toit ne seront probablement pas conservés sur la version définitive.

À la découverte du concept Aceman en trois dimensions, le petit SUV de segment B signé Mini semble plus grand que sa fiche technique ne le décrit : 4,05 m seulement, soit la longueur d'une Renault Clio... Large (près de 2 m avec ses gros rétroviseurs) et haut (1,59 m), il impose un gabarit solide, avec ses robustes épaules et ses lignes saillantes, et bien campé sur des roues de 20 pouces. "Le Coupé est et restera une icône, le Countryman est la version mature de la Mini, l'Aceman est le nouveau venu", explique Oliver Heilmer, patron du design de la marque. La couleur de la carrosserie, légèrement bleutée, est soulignée d'imposantes pièces de plastique brut dans les bas de caisse, les passages de roue et les boucliers, SUV oblige. Et la profusion de détails très travaillés rend l'examen de ce concept passionnant. Par exemple, difficile de comptabiliser le nombre d'Union Jack (le drapeau du Royaume-Uni) parsemés sur la carrosserie, symbolisés dans les animations lumineuses ou encore logés dans l'habitacle, jusqu'à l'overdose. Mais la version de série en comptera moins, nous a-t-on assuré.

Les tissus recyclés habillant les sièges forment un patchwork de couleurs pastel inspiré de l'univers des chaussures de sport, un peu criard à notre goût. C'est bien de plaire aux enfants, encore faut-il séduire les parents... Le mélange de velours vert anglais et de touches de rouge vif nous a charmés bien davantage, mais cette matière originale présente jusque sur le volant a fort peu de chances d'y rester de série.

L'espace très dégagé que l'on trouve aux places avant contraste avec un arrière plus étriqué qu'il ne paraissait sur les photos. Quant au coffre, n'ayant pas pu le voir, son volume demeure un mystère, de même que l'existence ou pas d'un espace complémentaire sous le capot. Le bel →

écran rond OLED (la technologie utilisée pour les smartphones haut de gamme) constitue le point d'orgue de cet intérieur, inaugurant un nouveau système d'exploitation sous Android. Aucune instrumentation devant le conducteur, à la manière de Tesla, mais il y a toujours la possibilité d'intégrer un affichage tête haute.

Un concept sans fiche technique

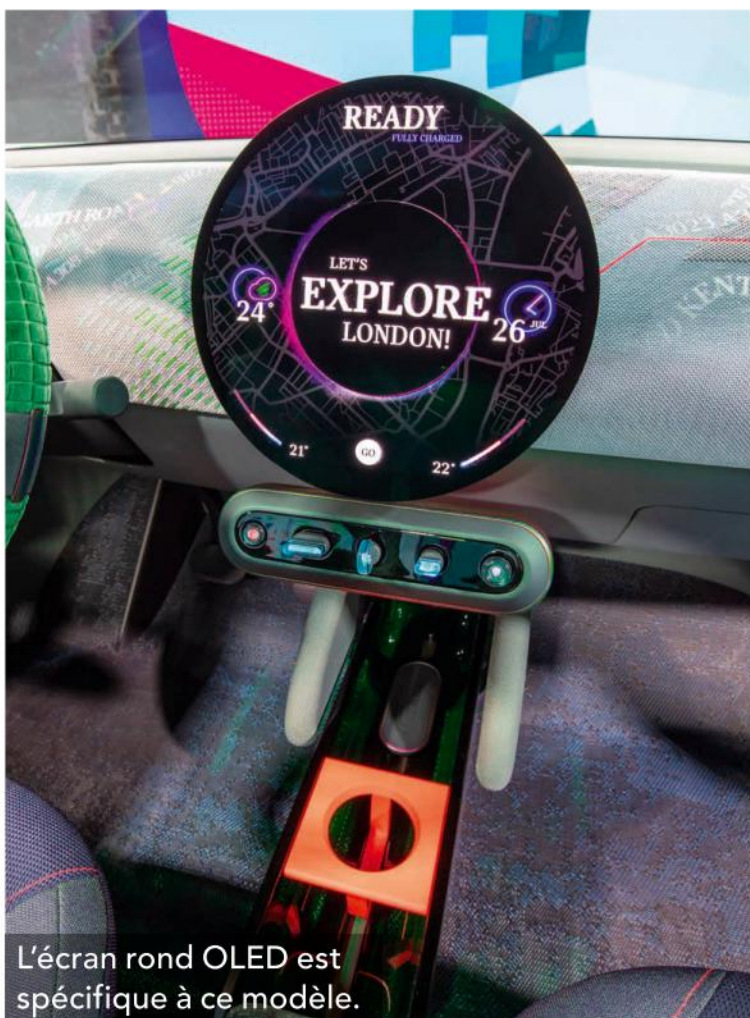
Côté tarif, l'Aceman devrait se situer sous la Smart #1, qui arrivera un peu plus tôt. Plus grande de 22 cm et forte d'une grosse batterie de 66 kWh, cette dernière est attendue autour de 44 000 €, alors que le SUV Mini devrait commencer sous les 40 000 €, soit entre les Mini SE et Countryman hybride d'aujourd'hui. Comme la Smart, l'Aceman sera fabriqué en Chine et dessiné en Europe. Toutefois, contrairement à Smart, Mini a gardé la main sur la conception technique de son modèle. Mais la marque reste mutique sur les caractéristiques de ce concept qui est bien destiné à se retrouver sur nos routes en 2024. Elle évoque juste des sensations de conduite rappelant la vivacité d'un kart et des sonorités mises au point en fonction du mode de conduite. On peut aussi espérer une meilleure autonomie qu'avec la Cooper SE, car l'Aceman est conçu comme un modèle 100 % électrique et privilégiera logiquement l'espace pour les batteries. Gageons qu'il disposera d'environ 50 kWh, ce qui devrait le doter d'une autonomie de l'ordre de 300 km sur route et davantage en ville, son terrain de jeu préféré.



Avec des animations visuelles dans la calandre, les feux arrière, et même à l'intérieur, sur la planche de bord, l'Aceman ne fait pas dans la discrétion. Amusant ou lassant : nous vous laissons juger.

L'avis de L'Auto-Journal

L'Aceman donne un grand coup de frais dans la gamme, avec une réinterprétation très moderne de l'esprit d'origine de la Mini. Loin de toute nostalgie, le petit SUV cherche plutôt à imaginer une voiture optimisant tout son espace disponible, simple mais pleine de détails séduisants. En poussant le curseur de la simplicité pour se débarrasser de touches de couleurs trop flashy et limiter les drapeaux du Royaume-Uni omniprésents sur le concept, le charme devrait bien agir.



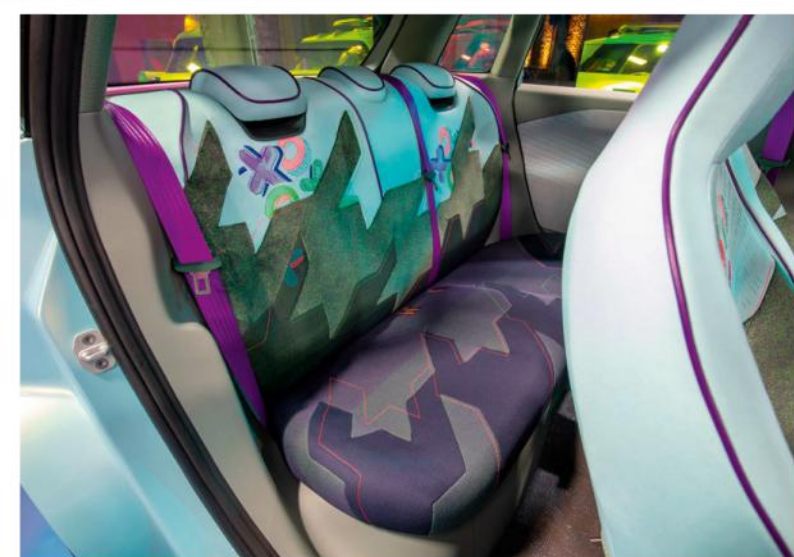
L'écran rond OLED est spécifique à ce modèle.



La forme musclée et très droite des élargissements d'ailerons peut évoquer le concept Renault 5 Prototype.

Interview

Adrian van Hooydonk, patron du design de BMW Group



Le tissu bariolé des sièges est parsemé de lettrages "x" qui symbolisent des accolades et bises en langage SMS (et pas un cognac hors d'âge...). De quoi parler au jeune public du Salon des jeux vidéo Gamescom de Cologne, où le concept Aceman prendra son premier bain de foule.



L'Auto-Journal : Le nouveau langage design de Mini est nommé "Simplicité charismatique". Pourquoi ce choix ?

Adrian van Hooydonk : Pour notre inspiration, nous avons naturellement pris la Mini originale. L'habitacle ne pourrait être plus simple, avec seulement un volant, un compteur et quelques boutons. À l'époque bien sûr, la technologie n'était pas aussi complexe et, aujourd'hui, arriver à un tel résultat est plus difficile. C'était une voiture très sobre, de petite taille et sans fioritures, mais les gens l'ont vite vue comme une voiture qui n'était pas juste fonctionnelle, et ils se la sont appropriée. Mini est probablement la marque la plus positivement connotée de par le monde, elle attire la sympathie.

L'AJ : Quelle est l'importance du design numérique dans votre département ?

A. V. H. : Sur environ 700 personnes au design, le groupe qui est chargé des interfaces et de l'expérience numérique est celui qui croît le plus, avec quelque 60 personnes aujourd'hui. Pour ce type de produits, ce sera de plus en plus un élément essentiel pour les clients. Je trouve cela très intéressant, c'est une grande opportunité pour attirer l'attention sur nos modèles. Nos clients adorent personnaliser leur auto et maintenant, avec les fonctionnalités

digitales, nous pouvons proposer de faire de leur voiture un modèle unique.

L'AJ : Pourquoi avez-vous choisi des thèmes de design si jeunes alors que les acheteurs de voitures sont généralement d'une autre génération ?

A. V. H. : Les gens qui conduisent des Mini souhaitent s'amuser et ils ne prennent pas la vie trop au sérieux. Ce n'est pas forcément une question d'âge. S'ils voulaient se donner un air plus important, ils se tourneraient vers d'autres modèles ; il y a beaucoup d'autres marques pour cela. Il faut plutôt leur offrir quelque chose qui n'est pas rationnel à 100 %. Chaque mètre parcouru au volant d'une Mini devrait être fun, il ne s'agit pas de performances ni de vitesse.

L'AJ : Les SUV sont-ils la seule option possible aujourd'hui ?

A. V. H. : Le monde semble demander toujours plus de SUV, probablement car les gens se sentent plus en sécurité dans une auto qui a l'air robuste. Ils apprécient une position de conduite un peu plus haute et, enfin, ils préfèrent disposer d'un volume permettant d'emporter toutes leurs affaires. Dans le passé, les gens avaient plus facilement plusieurs autos, mais maintenant ils privilégient un seul véhicule capable de tout faire.



Futur simple

Cela aurait pu n'être qu'une série ultra-limitée de plus, comme en font Lamborghini ou Ferrari. Mais la Batur est surtout chargée d'annoncer le style de la future Bentley électrique... en conservant le W12.

Par Jean-Éric Raoul Photos Mark Fagelson

L'intérieur, repris de la Continental GT, offre cependant de nombreux raffinements exclusifs de couleurs et de matières. Au passage, les places arrière sont supprimées.



À l'arrière, un surprenant bandeau noir vient alléger visuellement la hauteur de la poupe. Un aileron extractible est dissimulé dans le prolongement du couvercle de coffre.



Pas de fioritures sur les flancs ni de hanches excessivement sculptées. Andreas Mindt fait le pari de la pureté.

Les phares ronds, redevenus une signature emblématique des Bentley depuis une trentaine d'années, sont ici abandonnés.



BENTLEY BATUR

Prix : environ **2 277 000 €**

Commercialisation : **juillet 2023**

Il n'y en aura que dix-huit exemplaires, à un prix indécrot (2,2 millions d'euros). Et comme souvent dans pareil cas, ils sont tous vendus avant même la présentation publique de la voiture. Cette Bentley Batur, conçue et réalisée en à peine un an par le département Mulliner, a pourtant d'autres ambitions que celle d'objet de spéculation pour collectionneurs ultra-fortunés. Cette sorte de concept-car roulant annonce, en effet, la nouvelle orientation que Bentley souhaite donner à son design, notamment en vue du premier coupé électrique, prévu en 2025. Elle est aussi l'occasion d'un ultime hommage à l'énorme W12, dont les jours sont désormais comptés. En conséquence, il gagne ici une grosse brassée de chevaux, en affichant 740 ch et 1 000 Nm de couple, les valeurs les plus élevées jamais proposées par une Bentley. Pour le reste, la Batur repose sur la plate-forme de la Continental GT, assortie de quelques ajustements des suspensions et des freins.

Puisqu'il s'agit avant tout d'un manifeste de style, intéressons-nous à la feuille de route exprimée par Andreas Mindt, le nouveau patron du design de Bentley : "Le dessin d'une Bentley moderne doit

toujours être puissant, inspirant et harmonieux. Nous utilisons l'image d'un animal à l'arrêt, prêt à bondir, un lion ou un tigre." Pour y parvenir, l'équipe du design de Bentley insiste sur la nécessité d'un long capot et sa volonté de repousser visuellement le poids de la voiture sur l'arrière.

Minimaliste

Cela correspond sans doute aussi à l'autre image employée par Bentley pour définir sa philosophie de design, celle d'une locomotive à vapeur. Étonnante référence lorsqu'il s'agit de se projeter dans l'ère du tout-électrique... "À l'avant, reprend Andreas Mindt, nous avons modernisé la calandre en la dessinant plus basse et plus verticale, pour offrir une face avant plus forte et une allure plus dominante." Mais ce qui marque en découvrant la Batur, au-delà de ses proportions, c'est la fluidité et la grande simplicité du traitement, à contre-courant des tendances actuelles dans ce segment.

L'énorme GT a des allures de galet poli, elle est un peu monolithique, dénuée d'ornements ostentatoires. Même les phares et les feux sont traités de manière minimaliste. Mindt, ex-responsable du style de la gamme e-tron et du Q8 chez Audi, s'en explique : "Je crois que la pureté est la nouvelle forme de décoration. L'usage du chrome va de plus en plus être remplacé par des effets de lumière sur les voitures modernes." Pour autant, cette Batur est à l'opposé d'un concept-car futuriste de voiture électrique façon ovni. Là encore, Andreas Mindt donne ses raisons : "Nous voulons transformer une voiture électrique en Bentley, pas l'inverse !" Cependant, les contraintes techniques ne sont pas oubliées. Ces flancs fluides permettront de dissimuler la hauteur des batteries dans le plancher du futur modèle électrique. L'inclinaison et l'emplacement des montants de pare-brise ont été étudiés pour favoriser à la fois l'aérodynamique et le silence. Enfin, la forme de l'arrière participe à l'accélération du flux d'air et à la réduction du Cx.

L'avis de L'Auto-Journal

Dans un univers de supersportives toujours plus agressives, Bentley propose de mettre l'accent sur la pureté et la simplicité du style. Rendez-vous en 2025, pour voir ce qui restera de ce dessin sur la première vraie Bentley électrique.

Débarquement im

Comme d'autres constructeurs chinois, BYD prépare son arrivée en Europe. Après avoir testé le marché en Norvège, la marque présentera une gamme complète lors du Mondial de l'automobile. Il faudra garder un œil sur l'Atto 3, qui s'annonce en concurrent crédible des Renault Mégane E-Tech ou Volkswagen ID.3.

Par Jean-Éric Raoul

Prononcé à la française, BYD ne symbolise pas vraiment le succès. Il s'agit donc de développer le logo pour en découvrir le sens : "Build your dreams" ("Construisez vos rêves"). La phrase s'inscrit d'ailleurs en toutes lettres à l'arrière des modèles destinés à l'Europe. Contrairement à d'autres constructeurs exotiques, BYD ne part pas d'une feuille blanche. Lancée en 1995, l'entreprise a commencé par concevoir et produire des batteries. Un savoir-faire plutôt utile de nos jours... et qui a jusqu'à présent été déployé à l'international par la réalisation de bus électriques. Les premiers double-deckers électriques de Londres, par exemple, sont des BYD. Dans le même temps, la marque a créé depuis 2008, pour son marché domestique, une large gamme de voitures hybrides et électriques. Et depuis neuf

ans, BYD se vante d'être numéro 1 des ventes de voitures électriques en Chine. Autant dire que cette entreprise de 290 000 salariés n'a rien d'une start-up à l'avenir incertain.

Concernant l'Europe, un premier pas a été franchi l'an passé, sur le seul marché norvégien, en pointe sur l'électrification. Le grand SUV Tang y a visiblement été bien accueilli, avec plus de 2 000 ventes. Cela permet d'envisager sereinement la deuxième étape, qui vise quelques nouveaux pays, dont la France. Lors du Mondial de Paris, nous découvrirons en effet deux modèles supplémentaires venus l'épauler, que nous avons pu détailler en avant-première.

Le Tang, le plus ancien de la lignée puisque révélé en Chine en 2018, se présente donc comme un grand SUV, concurrent potentiel avec ses 4,87 m du Tesla Model X ou du Mercedes EQC. Techniquement et esthétiquement, rien de révolutionnaire ni de clivant. Sa batterie de 86 kWh

lui autorise une autonomie mixte de 400 km en WLTP, ses deux moteurs électriques de 517 ch cumulés permettent à la fois une transmission intégrale et des accélérations sérieuses. Il peut accueillir jusqu'à sept passagers dans un habitacle spacieux, confortable et bien fini, même si nous ne sommes pas au niveau des premium →



L'espace à bord ne manque pas, illuminé par un grand toit vitré.

En chiffres

- **L/I/h** : 4,46 / 1,87 / 1,62 m
- **Puissance** : 204 ch
- **Batterie** : lithium fer phosphate, 60,5 kWh
- **Autonomie** : 420 km (mixte WLTP)



minent !



Datant de 2018, le grand SUV Tang a été lancé l'an dernier en Norvège, premier marché européen testé par BYD.



37



Sans révolutionner le genre, le style de l'Atto 3 joue la modernité.

La décoration colorée aux détails un peu baroques aide à pardonner quelques faiblesses de finition. L'écran central est rotatif.



Au volant de l'Atto 3 : le choix du confort

Quelques tours au volant de l'Atto 3, sur une piste d'évolution privée, donnent une première idée de son comportement. Déjà, on y est bien installé, sans faute d'ergonomie, avec des sièges agréablement moelleux. Ce typage confort se confirme dès les premiers tours de roues, avec un excellent filtrage des bruits et des petites saignées, au prix de mouvements de caisse assez présents, qui ne perturbent pas trop la précision des placements. Cette souplesse générale se retrouve dans la gestion de la direction et des trains roulants. En dépit d'une grande douceur et d'une démultiplication généreuse, le volant préserve un minimum de ressenti et évite les réactions lors des fortes accélérations. Même si l'Atto 3 ne joue pas aux dragsters, les accélérations paraissent raisonnablement dynamiques (7,3 s annoncées de 0 à 100 km/h... comme une ID.3!) pour un SUV à vocation familiale. Dans cet habitacle spacieux et coloré, éclairé par un vaste toit vitré, on se verrait bien voyager au long cours... à condition que l'autonomie suive.



allemands. En Norvège, le Tang est commercialisé à environ 60 000 €. Autant dire qu'avec cette silhouette déjà presque désuète, il aura un peu de mal à se faire remarquer chez nous.

Plus récente, puisque lancée en Chine en 2020, avec un restyling important cet été, la longue (5 m) berline Han apparaît bien plus séduisante. Elle entend se positionner entre les Tesla Model 3 et Model S. Elle ajoute des suspensions pilotées à la base technique de la Tang, reprise intégralement pour ce qui est de la batterie et des moteurs. Ses lignes fluides et basses lui permettent d'afficher une autonomie bien plus convaincante : 521 km en mixte WLTP. En Europe, elle pourra être jugée un peu encombrante. Mais à bord, après avoir souri de quelques clins d'œil à Mercedes, on s'enthousiasme de l'opulence et de la qualité de la finition. Volant en main, le confort, la qualité de filtrage des suspensions et l'isolation phonique font immédiatement bonne impression. Le typage confort n'en fait pas la plus dynamique des berlines électriques, en dépit d'accélérations annoncées à moins de 4 s pour le 0 à 100 km/h. Mais cela colle assez bien à la philosophie plutôt zen d'une voiture électrique.

Vient enfin l'Atto 3, révélation de cet été qui, pour le coup, vise le cœur du marché européen. Établi sur une nouvelle plate-forme, ce SUV électrique de 4,45 m de long, équipé d'une batterie de 60 kWh, d'un seul moteur (sur le train avant) de 204 ch et promettant 420 km d'autonomie, se

L'élégante silhouette de la Han se déploie sur près de 5 m de long.



Matériaux soignés, confort de haut niveau, on se sent bien à bord de la Han.



place pile en face des Volkswagen ID.3 et ID.4 ou Renault Mégane E-Tech. Les lignes modernes, à défaut d'être révolutionnaires, ne détonneront pas sur nos routes. À l'intérieur, on s'amuse de l'écran rotatif, mais on apprécie surtout l'espace aux jambes qu'autorise un plancher moins haut que sur la plupart des voitures électriques. Côté présentation intérieure, des détails réjouissent,

comme ces poignées de portière façon escargot, qui feront sourire les amateurs d'anciennes Citroën, ou encore les filets des bacs de portière conçus comme des cordes de guitare. Cela divertira les enfants ! Le tout est coloré, un peu chargé d'effets décoratifs, ce qui aide à oublier une qualité des matériaux juste correcte. Mais après tout, l'ID.3 n'est pas non plus un modèle du genre.

La ligne basse et effilée de la Han lui permet d'afficher une autonomie de 521 km.



L'avis de L'Auto-Journal

La question du prix reste en suspens. BYD parle d'un positionnement "premium mais accessible", ce qui ne nous avance guère. Il faudra pourtant en faire un atout de la marque pour persuader les acheteurs de plonger dans l'inconnu. Au moins, les voitures elles-mêmes semblent convaincantes. Quand le réseau de distribution sera en place, BYD pourrait être la nouvelle marque à surveiller.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Alfa Romeo

Tonale Le SUV Tonale roule aussi au gazole. De fait, le bloc retenu s'ajoute aux deux ensembles nourris à l'essence et légèrement hybridés qui composaient l'offre mécanique de départ (respectivement 130 et 160 ch).

Il s'agit du bien connu 4 cylindres 1.6 MultiJet propre aux marques italiennes du groupe Stellantis, rebaptisé Diesel chez Alfa Romeo sans plus de formalités. Les 130 ch fournis sont envoyés sur les roues avant par l'intermédiaire de la boîte robotisée à six rapports dite TCT.

Tonale 1.6T Diesel 130 TCT6 : 35 900, 38 400 et 40 900 € sous les finitions respectives Super, Sprint et Ti. Les deux premières livrées écopent d'un malus de 650 €. La pénalité grimpe à 1 386 € sur la troisième exécution.

De
à 7A
Par **Jean Bourquin**



Alfa Romeo Tonale

ALFA ROMEO

Honda

CR-V Le SUV familial badgé Honda abandonne la transmission intégrale dite 4WD. Celle-ci n'était disponible que sous une seule finition, Exclusive, et l'ensemble coiffait la gamme. Pour rappel, le CR-V fait appel à un complexe hybride non rechargeable de 184 ch (4 cylindres 2.0 + 2 électromoteurs + boîte type CVT). Les roues motrices se situent à l'avant, à titre indicatif. CR-V 2.0 i-MMD 2WD : 38 100, 42 000 et 48 620 € sous les livrées respectives Comfort, Elegance et Exclusive. Ajoutez 1 276 € pour le malus.



Honda CR-V

HONDA

Tesla



Tesla Model Y

TESLA

Model Y Tesla élargit la gamme de son SUV familial Model Y vers le bas. Rien de plus simple, il suffit de retirer l'électromoteur placé à l'avant. En d'autres termes, le Model Y "de base" fait sienne une solution monomoteur, à lui seul réservée, l'unité retenue étant située à hauteur des roues arrière avec pour mission de les entraîner. Elle développe 300 ch et puise son énergie dans une batterie de traction dont la capacité est portée à 60 kWh (57 kWh pour la capacité utile). Tablez sur un rayon d'action de 455 km sur une seule charge, dit Tesla. Model Y Propulsion : 49 990 € avant déduction du bonus de 2 000 €.

La Dacia Spring, fabriquée en Chine sur le site de Shiyan, est appelée à devenir le modèle électrique le plus vendu par le groupe Renault.

LE LOSANGE HORS DE L'HEXAGONE...

Le 14 juillet dernier, Renault a diffusé un spot publicitaire qui flatte ses racines bien françaises. Le groupe automobile n'a pourtant jamais été aussi peu franco-français qu'aujourd'hui. Le creux de la vague avant que les voitures électriques venues du nord de la France inversent la tendance ?

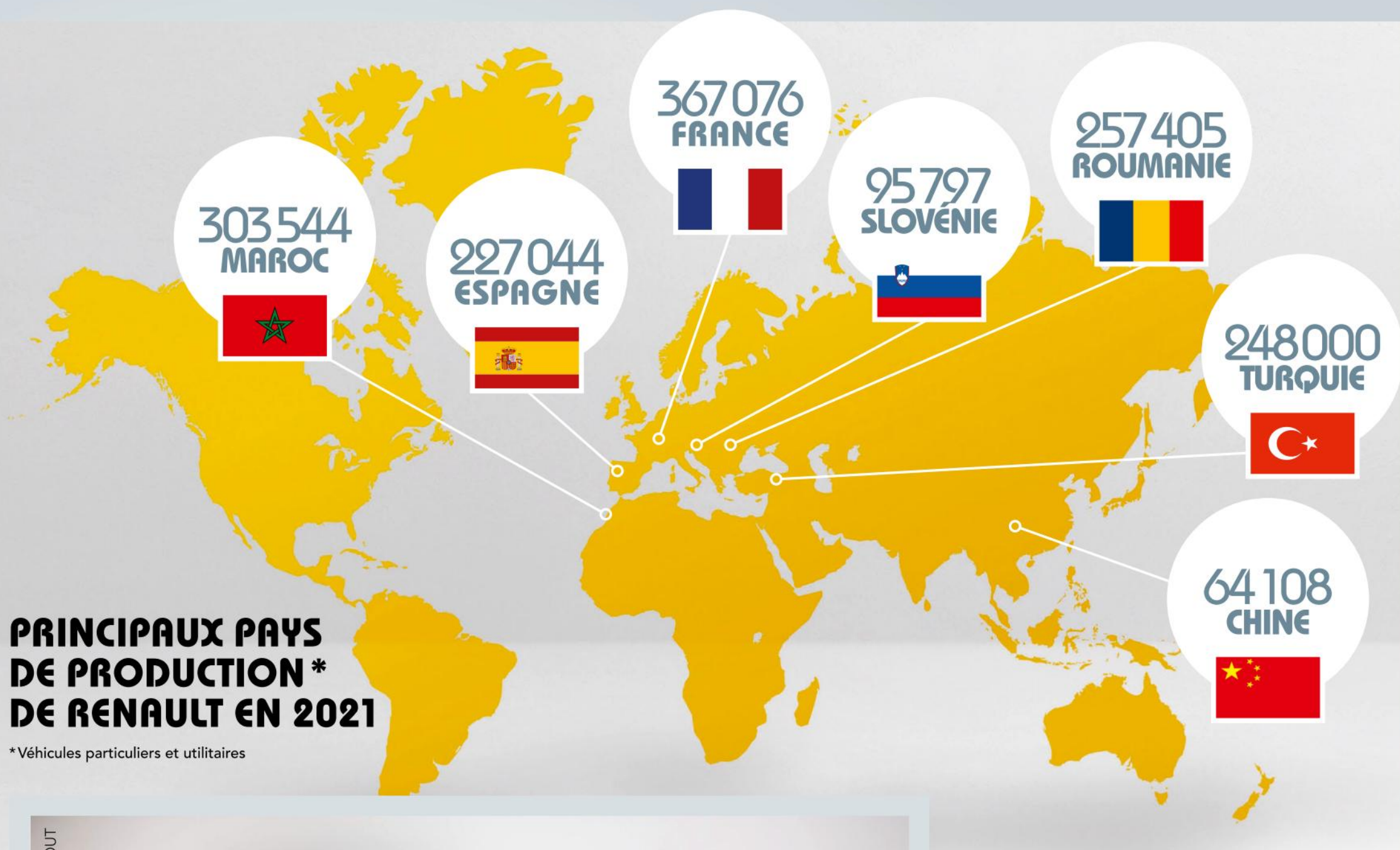
Par **Arnaud Murati**

Qu'on se le dise, Renault est un morceau du patrimoine national, à l'instar du camembert ou du Tour de France. Le long spot publicitaire diffusé par le constructeur à l'occasion de la dernière fête nationale ne faisait pas dans la demi-mesure. Mais si la marque Renault est incontestablement française, ses produits ont, en ce moment, un goût plutôt exotique : au premier semestre 2022, 75,7 % des 241 690 véhicules légers vendus par le groupe Renault en France métropolitaine avaient été fabriqués à l'étranger. Un record, sachant qu'au premier semestre 2021, cette proportion atteignait 71,1 %, et 72 % sur l'ensemble de l'année 2019. En outre, il ne faut pas se leurrer : si l'on

retire les utilitaires de ce calcul, la part de véhicules particuliers produits en France est ridicule. À part les électriques Zoe (8 588 ventes), Mégane E-Tech (2 799 exemplaires), et quelques Alpine, Renault n'assemble à ce jour presque plus aucune voiture particulière sur le territoire français. Une désertion de la France qui s'est largement accélérée durant le **xxi^e** siècle. En 1982, Renault fabriquait 87,4 % de sa production mondiale dans l'Hexagone (près de 1,5 million d'unités). Vingt ans après, soit en 2002, la proportion de voitures assemblées dans notre pays était encore de 62 % sur l'ensemble des ventes du groupe. Mais en 2021, seuls 367 076 véhicules de la marque Renault sont sortis des chaînes françaises, alors que la production totale a atteint 2 695 743 exemplaires, soit 13,6 % !

PEUGEOT MEILLEUR ÉLÈVE

Renault a donc progressivement quitté la France et abandonné ses immenses usines pour en créer d'autres un peu partout dans le monde : Espagne, Roumanie, Turquie, Slovaquie, etc. S'il peut assurément être considéré comme un champion de la délocalisation, PSA (devenu Stellantis depuis) et l'ensemble des autres constructeurs ont largement su prendre le même chemin. Pour Peugeot et Citroën, comme pour Renault, les sites industriels d'Espagne et du Maroc tournent aujourd'hui à plein régime afin d'alimenter les marchés occidentaux. Il existe néanmoins une différence tout à fait notable entre le trio Peugeot-Citroën-DS et son concurrent Renault-Dacia-Alpine : au premier semestre 2022, 32,7 % des voitures vendues en France par l'ex-PSA avaient été produites sur le



PRINCIPAUX PAYS DE PRODUCTION* DE RENAULT EN 2021

*Véhicules particuliers et utilitaires

FLORIAN GROUT



territoire français, contre 24,3 % pour Renault. Peugeot fabrique toujours des modèles de grande diffusion en France, comme le 3008 par exemple. Rien de tel chez son concurrent !

Le constat est d'autant plus amer que Renault soutient mordicus que le renouveau de l'industrie automobile française passera par l'électrique. Et de brandir à tout va la production de la Zoe à Flins et de son moteur à Cléon. Aujourd'hui, pourtant, l'essentiel des voitures électriques vendues par le groupe Renault ne vient pas de France. Sur l'année 2021, 82 418 Zoe, Mégane E-Tech, Kangoo et Master ZE sont sortis des chaînes en France. Soit moins que les 85 869 Dacia Spring et Twingo ZE respectivement construites en Chine et en Slovénie. La Spring étant vendue moitié moins cher que la Zoe, peu de doutes subsistent quant à savoir laquelle des deux rencontrera le plus grand succès au cours des mois à venir !

La Mégane E-Tech, assemblée à Douai, incarne le retour de Renault sur la terre de ses origines.

Dans les Hauts-de-France, Renault est sur le point de créer une usine de batteries jouxtant ses sites de production.

La première conséquence de la délocalisation de l'appareil productif tient d'abord à la destruction d'emplois. D'après un article de *Challenges*, "la firme au losange comptait 47 711 salariés dans l'Hexagone au 31 décembre 2017. [...] Par rapport à 2005, les effectifs de Renault ont malgré tout diminué de 32 % sur le territoire national, ceux de PSA de 46 %". Un tiers des emplois français de Renault a donc disparu en l'espace de douze années à peine... Et cela a continué, puisque le groupe emploie actuellement un peu plus de 41 000 salariés en France.

BIENVENUE CHEZ LES CH'TIS !

Cette logique va toutefois connaître un coup d'arrêt. Non pas que toutes les usines étrangères soient remises en cause, loin de là. Selon les syndicats d'ouvriers espagnols, le directeur de l'industrie de Renault est venu leur délivrer un message de "tranquillité" fin 2021. Les sites de →



RENAULT

Palencia et de Valladolid peuvent envisager l'avenir sereinement. Ailleurs, en revanche, l'ambiance serait plus morose. La presse slovène fait état d'une usine de Novo Mesto dans l'expectative, et des licenciements y auraient eu lieu. Quant aux sites Dacia en Roumanie, des plans de départs volontaires s'y dérouleraient à l'heure actuelle.

Renault aurait-il trouvé un pays où fabriquer coûterait encore moins cher ? Sans doute le Maroc est-il l'eldorado du moment, d'un point de vue purement industriel. En réalité, Renault va mettre un coup de barre pour reprendre la France comme cap : *"Renault s'est engagé sur le triplement de la production en France de véhicules électriques d'ici à 2022 et son quadruplement d'ici à 2024"*, assurait Bruno Le Maire, le ministre de l'Économie, en décembre 2020. Le plan Renaultion est censé remettre l'Hexagone, et plus particulièrement la région des Hauts-de-France, au cœur de toutes les attentions : 9 véhicules et 700 000 unités devraient être produits en France à l'horizon 2025, dont 400 000 électriques provenant des sites de Douai et de Maubeuge. La future Renault 5 y sera fabriquée d'ici deux ans.

RENAULT RECRUTE !

De plus, Renault est sur le point de construire une usine de batteries accolée à ses sites du Nord. Des batteries potentiellement "made in France", à ceci prêt que le projet se déroule avec l'indispensable appui du chinois Envision. Après s'être séparé de bien du personnel, Renault se trouve à ce jour dans une logique inverse : *"Avec la hausse d'activité, notre site a organisé une journée job dating. Environ 330 personnes sont venues postuler à l'offre des 200 postes en intérim"*, indique un récent tract de la CFDT du site Renault du Mans. De son côté, l'usine de Cléon, qui produit désormais le moteur de la Mégane E-Tech, a fait connaître sa volonté de recruter une centaine de personnes au début de l'été. Enfin, voilà un an, lors de la présentation du programme ElectriCity portant sur ses sites du Nord, Renault a assuré vouloir recruter quelque 700 salariés en CDI répartis entre Maubeuge, Ruitz et Douai. □

PRIVILÉGIER LES MODÈLES DE DEMAIN

Selon Renault, il ne faut pas juger l'entreprise sur la période actuelle, charnière entre deux stratégies industrielles, qui représente donc le creux de la vague en matière de production sur le sol français. *"La photo actuelle est un héritage du passé, explique Frédéric Texier, directeur de la communication corporate. Dans sa stratégie, la précédente direction avait alloué à la France les modèles dits haut de gamme, à savoir Scénic, Talisman et Espace, à Douai. Leur carrière commerciale n'a hélas pas répondu aux attentes."* Depuis l'arrivée de Luca de Meo aux manettes, un nouveau plan a été négocié, qui prévoit la production des véhicules électriques en France, qui ne devraient que monter en puissance.

"Ce qui compte, c'est de localiser les modèles de demain, reprend Frédéric Texier. Par ailleurs, cela a de moins en moins de sens de penser en nombre de véhicules produits, nous préférons nous intéresser à la valeur créée. Par exemple, avec la production des voitures électriques, nous localisons une usine de batteries. Cela fait des emplois en plus, tout un écosystème s'installe. À l'assemblage des voitures s'ajoute la fabrication des moteurs. Un million de moteurs électrifiés sortiront en 2024 de l'usine de Cléon. Dans le même temps, toute la technologie est issue de notre Technocentre et on reconvertit Flins dans l'économie circulaire." Rendez-vous dans quelques années pour vérifier qu'en matière d'emplois, la réalité correspondra au discours d'aujourd'hui.

“ Renault s'est engagé sur le quadruplement de la production de véhicules électriques en France d'ici à 2024. ”

Bruno Le Maire, ministre de l'Économie (décembre 2020)



OLIVIER MARTIN GAMBIER

RENAULT

La Zoe, lancée en 2012, est avec l'Alpine A110 la seule voiture dont la production n'a jamais été délocalisée.



L'avis de L'AUTO-JOURNAL

En déclarant sa flamme à la France le jour de la fête nationale, le Losange s'est conduit tel un amant trop empressé. Jamais aussi peu de Renault n'ont été produites sur le sol français qu'à l'heure actuelle ! Tirer à boulets rouges sur une entreprise qui a fait le choix de remettre notre pays au cœur de sa stratégie serait cependant injuste : Stellantis a presque autant délocalisé, tandis que son siège social est basé aux Pays-Bas et que ses dirigeants ont, hélas, refusé de répondre à la question de L'Obs : Et vous, vous les payez où, vos impôts ?

**NOUVELLE
FORMULE**

SUV FRANÇAIS OBJECTIF PREMIUM



RENAULT AUSTRAL



DS 7



PEUGEOT 408



NOSTALGIE

**TOYOTA LAND CRUISER:
UNE JEEP EN MIEUX ?**

ET AUSSI... dépaysement au Viêt Nam,
authenticité dans le Calvados.

64 PAGES D'ESSAIS

AUDI Q4 COUPÉ,
CITROËN C5
AIRCROSS,
KIA SPORTAGE,
TOYOTA BZ4X,
FIAT 500X...



SUPER ESSAI : ALFA ROMEO TONALE
Le SUV sonne-t-il le renouveau d'Alfa ?



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

BEL : 6,90€ - ESP : 7€ - GR : 7,10€ - DOM S : 7,20€ - ITA : 7,10€ - LUX : 6,90€ - PORT CONT : 7€ - CAN : 9,95\$CAN - MAR : 7,60€ - TOM S : 11,50€CFP - CH : 11€S - TUN : 130TU.

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

ESSAIS Rendez-vous avec tous nos essais

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

EN VENTE ACTUELLEMENT



PHOTOS : KIA

Le camouflage ne... camoufle pas l'essentiel : le modèle de série est le calque du concept-car qui l'annonçait, à quelques détails près, tels les "vrais" rétroviseurs.



YANN LEFEBVRE

Le concept-car EV9 tel que nous l'avons découvert en mars dernier. Jouez au jeu des sept erreurs avec les deux autres photos...

KIA EV9 : CAP SUR L'EUROPE

Un mastodonte taillé pour les grands espaces américains envoyé en expédition en Europe, ce n'était pas gagné d'avance. Kia le fera.

Prenez le n° 1106 de *L'Auto-Journal*. Page 22, nous vous montrions le concept-car EV9 découvert de visu à l'occasion de la présentation statique du nouveau Niro. L'engin nous fit forte impression, par ses dimensions (L/l/h : 4,93 / 2,06 / 1,79 m) à faire pâlir d'envie le premier mastodonte américain venu, bien sûr, mais pas seulement. De la ligne de toit rectiligne de bout en bout, posée à plat, à la face avant verticale tranchée net, les designers ont sorti l'équerre. Force est de reconnaître que cela sied à un SUV de cette nature. Au vu des photos dévoilées ici, le modèle de série en phase

d'essais s'avère très proche du concept-car qui le préfigurait. Nous pouvons même parler d'un calque pur et simple, proportions (soupçonnées très généreuses) incluses. Reste à vérifier si le mobilier aperçu à bord de l'étude, non loin du dénuement le plus total, sera reconduit sur le même principe. Notre petit doigt nous dit que cela sera le cas. Pour envoyer un véhicule de ce gabarit en Europe sans risquer de se prendre un râteau, mieux vaut éviter les V6 et V8 bourrés de centimètres cubes. Cela tombe bien, l'EV9 n'a pas cela en magasin. Comme l'indique le préfixe "EV", le dossard n° 9 ravitaille aux bornes de recharge électrique. À partir de là, nous conjecturons.

Test de franchissement pour un engin qui ne se range pas parmi les véhicules tout-terrain. La solution bimoteur et les quatre roues motrices qui vont avec s'imposent d'elles-mêmes pour ce genre d'exercice. 585 ch présumés.

585 ch, cela semble plausible

Parmi les photos fournies par le constructeur, nous voyons l'EV9 effectuer différents tests de motricité, ce qui laisse supposer la présence d'une transmission intégrale et, par là même, d'une solution bimoteur. Comme sur l'EV6 en haut de sa gamme, dont l'EV9 récupère la plate-forme. De là à subodorer que le nouvel entrant reprend à son compte la motorisation la plus puissante accordée à son petit frère, riche de 585 ch, il y a un pas... que nous franchissons allégrement.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
début 2023

Prix (estimation) :
80 000 €

Concurrent :
Le seul SUV électrique en mesure d'accueillir 7 personnes disponible à ce jour est le Mercedes EQS SUV, facturé 142 900 € en entrée de gamme.





78,7 %

C'EST LA PART DE MARCHÉ DES VOITURES 100% ÉLECTRIQUES ENREGISTRÉE EN NORVÈGE AU TERME DU PREMIER SEMESTRE.

Cela représente une progression de 12,7 % par rapport à la même période en 2021. Parmi les pays européens les plus "électrifiés" suivent la Suède (27,6 %, +75,7 %), l'Islande (26 %, +94,2 %), les Pays-Bas (19 %, +82,9 %), le Danemark (16,6 %, +63,9 %), la Suisse (16,5 %, +46,1 %), le Luxembourg (14,7 %, +54,9 %), le Royaume-Uni (14,4 %, +56,0 %), la Finlande (13,7 %, +43,9 %) et l'Allemagne (13,5 %, +12,5 %). La France se place en 13^e position (12,1 %, +28,7 %), derrière l'Autriche (13,3 %, -5,5 %) et l'Irlande (12,9 %, +95 %). Sur l'ensemble des pays qui composent l'Europe 31 (voir page 47), les voitures électriques captent 11,6 % du marché (+31,6 %).

PRODUIT

Bugatti Mistral : la fin d'une ère

Ce titre ne doit pas induire en erreur : ce n'est pas la fin de Bugatti, bien en vie, et qui le reste sous l'autorité du constructeur croate Rimac. En revanche, le moteur W16, qui anime les modèles de la marque depuis 2005, est appelé à disparaître au profit d'ensembles mécaniques électrifiés à des degrés divers. Non sans entamer son chant du cygne.

Et quel chant ! Les 16 cylindres, les 4 turbos, les 8 l de cylindrée et les 1 600 ch que le tout délivre prendront place dans les entrailles d'un nouvel écrin, distinct de la Chiron sur le plan du style. Le roadster Mistral – c'est son nom – entrera en production en 2024. Les 99 exemplaires programmés sont déjà réservés. Prix estimé aux alentours de 5 millions d'euros.



BUGATTI



YANN LEBEVRE

“Elle sera très excitante, très exclusive et très chère.”

Jean-Philippe Imparato, directeur général d'Alfa Romeo, dans une interview accordée à l'hebdomadaire britannique Autocar.

Elle, c'est une sportive d'élite badgée Alfa Romeo qui verra le jour en 2025, après un premier tour de piste sous forme de concept-car courant 2023. Son apparence fera référence à la cultissime Tipo 33 Stradale née en 1967, selon la rumeur, la Maserati MC30 fournira sans nul doute sa plate-forme et Jean-Philippe Imparato hésite encore entre une motorisation 100 % thermique et 100 % électrique. Nous en reparlerons, soyez-en sûrs...

FOLIE DOUCE

863 322 €, le prix d'une Escort

Certes, la Ford Escort RS Turbo de 130 ch en question appartenait à Lady Di, disparue il y a vingt-cinq ans dans les conditions que l'on sait. Acquise neuve en 1985, la voiture était conduite par la princesse de Galles en personne, avec un officier de sécurité à ses côtés. Aux yeux des collectionneurs en quête d'automobiles ayant appartenu à des célébrités, cela suffit pour justifier des prix disproportionnés. Et, de fait, l'Escort princière a été mise à prix à 100 000 £ (117 140 €) lors d'une vente organisée à Londres le 27 août. Elle est partie à 737 000 £ (863 322 € à la date du 29 août) taxes comprises, après une lutte d'enchères acharnée en provenance de Dubaï et des États-Unis. L'heureux acquéreur est anglais : juste retour des choses.



NICKY J SIMS / GETTY IMAGES / AFP

C'EST LE NOMBRE DE PORSCHE 911 GT3 IMMATICULÉES EN FRANCE AU COURS DU PREMIER SEMESTRE.

510 ch délivrés par un flat 6 de 4 l dépourvu de turbo, pour rappel.

Prix de base : 178 595 €. Parmi les sportives d'élite ayant trouvé preneur dans un pays réputé peu accueillant envers ce genre automobile, vient en deuxième position la Ferrari Roma (620 ch, 202 187 €, 36 immatriculations). Suivent la Mercedes AMG-GT (30 immatriculations, dont 20 Black Series de 730 ch facturées 358 582 € l'unité), la Ferrari 812 (800 ch, 336 269 €, 26 immatriculations) et la Ferrari F8 (720 ch, 232 754 €, 22 immatriculations). Deux Bugatti Chiron ont également pris la route (1 500 ch et 2 650 000 € au bas mot).

99



ROSSEN GARGOLOV

CAPTURE EUROPEAN COMMISSION / TWITTER



“Nous pensons qu’il s’agit d’une mesure discriminatoire.”

Miriam García Ferrer,
porte-parole
de la Commission européenne.

Où l’on reparle du “bonus” de 7 500 \$ (7 528 €) accordé aux automobilistes américains désireux d’acquérir une voiture électrique.

La loi est en vigueur depuis le 16 août et pose ses conditions : le véhicule convoité doit être assemblé aux États-Unis ou au Canada, batterie de traction incluse.

Du protectionnisme à l’état pur qui ne manque pas de provoquer l’ire des constructeurs européens concernés, soutenus par la Commission européenne. Coréens et Japonais sont sur la même longueur d’onde.



ARNAUD SAUNIER

Nous n’irons pas à Genève en février prochain. Et probablement pas les années suivantes non plus.

SALON

De Genève à Doha

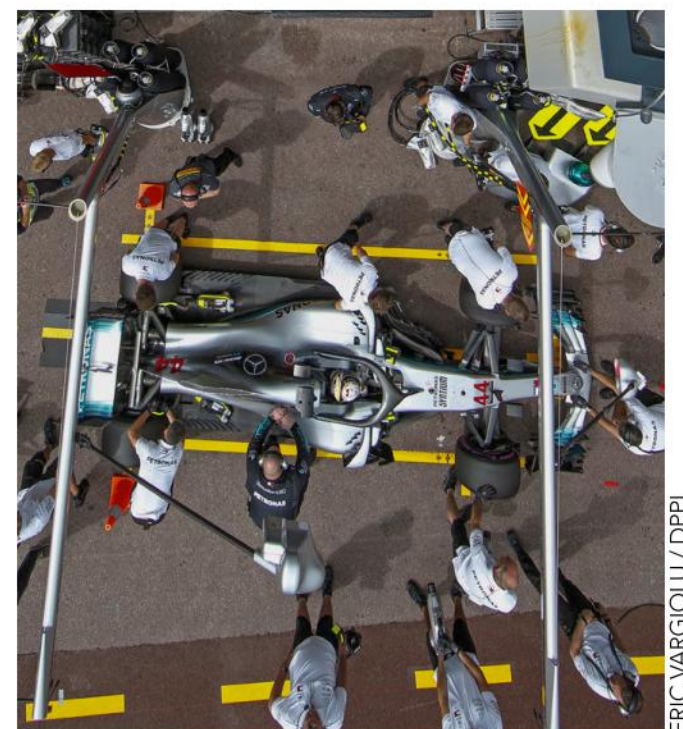
Plantons le décor. Les organisateurs du Salon de Genève sont en difficulté depuis le début de la crise sanitaire en 2020 et ne doivent leur survie financière qu’à des fonds en provenance du Qatar. Il a été décidé d’un commun accord entre partenaires que l’édition 2023 se tiendrait à deux endroits différents, l’un à Genève en février prochain et l’autre à Doha quelques mois plus tard.

Patatras, le rendez-vous genevois est annulé pour cause de désertion massive de la part des constructeurs, plus enthousiastes à l’idée de fouler le sol qatari, semble-t-il. Le Qatar Geneva International Motor Show ouvrira ses portes en novembre 2023, c’est acquis. Reste à savoir si l’exil hors de Suisse n’est que temporaire. Vous voulez notre avis ? Cela ne sent pas bon.

FORMULE 1

Aux dernières nouvelles...

On ne s’ennuie jamais dès qu’il est question de Formule 1, et pas seulement devant sa télévision. Dans les coulisses, ce n’est pas triste non plus. Commençons par la Russie, qui ne bénéficiera plus des retombées de son grand prix. Le contrat est résilié de facto, et les négociations ne reprendront pas après l’arrêt de la guerre en Ukraine, à un horizon qui s’éloigne jour après jour de toute façon. En France, les patrons de la F1 annulent le Grand Prix 2023 sans autre forme de procès, le contrat avec le circuit du Castellet n’étant pas renouvelé. Pour 2024, c’est à voir... Monaco et Spa-Francorchamps (Belgique) sont sur la sellette, il n’y aura pas de femmes pilotes en F1 avant cinq ans au moins, et Alfa Romeo quittera la scène après la saison 2023. Audi, de son côté, officialise son arrivée en 2026 en tant que motoriste. C’est tout pour le moment.



ERIC VARGIOLU / DPPI

PEBBLE BEACH

Un peu de terre de France

Fêter les 100 ans des 24 Heures du Mans... en Californie. Et pourquoi pas ? Les organisateurs de la 71^e édition du concours d'élégance de Pebble Beach l'ont fait, en plusieurs temps. En point d'orgue, vingt voitures de toutes époques, de celles qui marquèrent l'histoire de la course, ont formé un magnétisant plateau

sur le circuit de Laguna Seca. Une belle manière d'honorer la France, grande nation automobile s'il en est, malgré le délaissement du secteur du luxe sur quatre roues à partir de la seconde moitié du xx^e siècle. Il en était tout autrement en 1932, année où le carrossier français Joseph Figoni dessina l'unique exemplaire d'une voiture d'exception battant pavillon américain, la Duesenberg J Figoni Sports Torpedo, qui a remporté le concours d'élégance 2022.



Un carrosse américain dessiné par le Français Joseph Figoni : authentique chef-d'œuvre, sacré à Pebble Beach.

Les chiffres du marché européen au cours du premier semestre 2022



5 597 656

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 (Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse), soit une baisse de 14,3% par rapport à la même période en 2021.

-10,7%

C'est la baisse des ventes enregistrée en Espagne. Parmi les marchés majeurs suivent l'Allemagne (-11%), le Royaume-Uni (-11,9%), la France (-16,3%), la Suède (-16,7%) et l'Italie (-22,7%).

10%

Telle est la part de marché de Volkswagen en Europe 31. Suivent Toyota (6,8%), Peugeot (6%), BMW (5,8%) et Mercedes (5,6%). 5,3% pour Renault, à égalité avec Audi.

38,3%

Il s'agit de la part de marché des motorisations essence en Europe 31. Suivent les hybrides non rechargeables (23,6%), les diesels (15,5%), les électriques (11,3%) et les hybrides rechargeables (8,4%).



Mahindra fait appel à Volkswagen

Le constructeur indien Mahindra & Mahindra prépare une plate-forme vouée à la locomotion électrique, sur laquelle reposeront cinq SUV. Les ensembles mécaniques seront fournis par Volkswagen. Entrée en production en 2025. L'arrivée en Europe de l'un ou l'autre de ces véhicules n'est pas à exclure.

Une BMW M quadrimoteur

BMW



La division sportive de BMW, alias M, travaille en ce moment même sur un prototype 100% électrique extrapolé de la berline i4. Entre autres particularités, l'engin reçoit quatre électromoteurs (un sur chaque roue). Le premier modèle de série à bénéficier de quelque chose de la sorte pourrait être la M3.

DeLorean étoffe sa gamme

DELOREAN



C'est acté, DeLorean lancera le coupé Alpha 5 en 2024.

C'est déjà beaucoup pour une marque revenue d'entre les morts, mais cela ne suffit pas pour ses dirigeants. Le très réaliste concept-car Alpha 5 Plasmatail annonce, de fait, un second modèle présenté sous forme de break de chasse.

4^E ALPINE RALLY

Pont du Gard – Saint-Tropez

Avis aux heureux possesseurs d'une Alpine de tous âges, de l'A106 de 1955 à notre A110 de 2022... Rendez-vous est pris au pont du Gard (Gard) le 5 octobre pour une longue traversée de la Provence avant l'arrivée à Saint-Tropez (Var), deux jours plus tard. Le rallye "se veut convivial, sans compétition et sans préparation

particulière", selon les précisions des organisateurs. Le constructeur Alpine apporte son soutien actif. Le commun des mortels, pour sa part, aura tout loisir d'admirer le défilé en se postant le long de la route qui mène au sommet du mont Ventoux, entre autres itinéraires.

Inscriptions : www.rallystory.com

L'APPEL DE



LA RAISON

Après avoir marqué les esprits avec une EQS superlative, Mercedes décline en toute logique sa plate-forme vers le bas avec une EQE moins imposante et dotée d'une batterie plus petite. Reste à savoir si cette héritière électrique de la lignée historique des berlines à l'Étoile parvient réellement à être plus démocratique.

Par Camille Pinet Photos Nicolas Soler



Il n'y a aucune raison de s'étonner de voir Mercedes décliner aussi vite la plate-forme EVA de l'EQS, le navire amiral de sa gamme électrique. Après tout, le constructeur souabe a commencé à jouer à ce jeu bien avant l'arrivée de ce type de motorisation, avec la plate-forme MRA, partagée par tous les modèles à propulsion de la gamme depuis 2013, de la Classe C à la Classe S. L'EQE repose donc logiquement sur une version raccourcie des soubassements de l'EQS et se distingue de sa grande sœur par des caractéristiques techniques moins extrêmes : une batterie de 89 kWh pour notre version d'essai 350+ contre 108 kWh pour l'EQS 450+, une longueur amputée de 27 cm et, bien entendu, un tarif sensiblement (à peine !) moins dissuasif. La "petite" berline Mercedes s'affiche en effet à partir de 75 000 €... contre 135 850 € pour son aînée ! Bien sûr, il est difficile de ne pas voir dans l'EQE une petite EQS tant elle en reprend les lignes fortement profilées et le nez très court, si inhabituel pour une limousine. Quoi qu'il en soit, l'enjeu commercial représenté par l'EQE est sans nul doute plus crucial pour Mercedes, qui propose ainsi une grande berline électrique au prix d'une



L'HABITACLE EST BEL ET BIEN DIGNE D'UN HAUT DE GAMME, MÊME SI S'INSTALLER À L'ARRIÈRE NE RÉSERVE PAS QUE DE BONNES SURPRISES ...

	ELECTRIC ART	AMG LINE	AMG
EQE 300	75 000 €	79 350 €	
EQE 350+	78 900 €	83 250 €	
EQE 53 4Matic			124 100 €





Rouler en électrique n'interdit pas de profiter d'un intérieur luxueux : c'est l'avantage d'une Mercedes par rapport à une Tesla. La planche de bord est proche de celle de l'EQS.

Classe E hybride diesel. C'est en quelque sorte la descendante électrique de millions de Mercedes moyennes, qui ont fait le bonheur de tant de chauffeurs de taxi. Une clientèle qui demeure en ligne de mire du constructeur allemand... à moins qu'il ne réédite le tour de force de Tesla, à savoir vendre aux particuliers des berlines par centaines de milliers, comme si ce genre automobile n'était pas tombé en désuétude.

L'impression de s'installer à bord d'une petite EQS persiste en ouvrant les portes sans montant et en découvrant une planche de bord en tout point semblable. Certes, notre version d'essai n'était pas équipée du fameux Hyperscreen qui la recouvre d'écrans, mais l'ambiance technophile est bien au rendez-vous. Le système multimédia s'avère d'ailleurs plus facile à utiliser dans cette configuration plus classique, qui présente un écran central de 12,8 pouces associé à l'instrumentation numérique de 12,3 pouces. Le traitement de l'ensemble reste typique des Mercedes, à mille lieues de l'ascétisme d'une Tesla. Le futur pro-

priétaire peut ainsi choisir parmi quatre propositions d'inserts décoratifs, trois sortes de selleries. En outre, l'ambiance apparaît beaucoup plus chaleureuse. Au volant, il retrouve une ergonomie bien "automobile" et moins "geek", qui compte encore de nombreux boutons et ne centralise pas la totalité des fonctions sur un seul écran. Pas de doute, l'univers appartient bien au haut de gamme, même s'il est possible de pester contre ces plastiques laqués noirs auxquels aucun constructeur ne semble être

prêt à renoncer. Il est vrai fort raffinés lorsqu'ils sont propres, ils ne le restent hélas jamais longtemps car affreusement salissants. S'installer à l'arrière ne réserve pas que des bonnes surprises. Assurément, l'espace aux jambes, très supérieur à ce que propose une Porsche Taycan,

peut être considéré comme "suffisant", mais il en va tout autrement de l'espace à la tête. Les plus grands adultes touchent le pavillon, la faute à la ligne fuyante de l'arrière. Bien sûr, l'EQE ne fait pas moins bien que ses rivales directes, y compris la Model S. Néanmoins, nous continuons naïvement de penser qu'un engin de 4,95 m de long se doit d'être irréprochable en la matière. Même constat amer au moment d'ouvrir le coffre, dont la petite malle n'offre pas un accès très généreux. Nous avons mesuré un volume de 449 dm³, soit 168 dm³ de moins que dans l'EQS et, surtout, 261 dm³ de moins →

PLUS
Confort de premier plan
Présentation et finition
Technologie d'avant-garde

MOINS
Autonomie décevante
Habitabilité insuffisante
Prix élevé



- ❶ Pas d'Hyperscreen ici, mais l'instrumentation numérique grand format et configurable à volonté est présente de série.
- ❷ Ce n'est pas parce que cette Mercedes est électrique qu'elle renonce aux habitudes de la marque, à commencer par la commande de vitesses au volant.



Le capot ne pouvant s'ouvrir qu'en atelier, la Mercedes EQE, tout comme l'EQS, compte sur ces petites trappes pour faire le niveau du lave-glace.



L'arrière fuyant profite à l'aérodynamique, mais cela ne suffit pas pour faire de l'EQE une référence en matière de consommation.



❶ L'EQE affiche un gabarit de limousine (4,95 m), mais elle n'en offre pas l'habitabilité. La faute à un espace à la tête insuffisant. Dommage pour un modèle qui risque de jouer régulièrement le rôle de voiture de place...
❷ Peu pratique, le coffre réserve un volume limité compte tenu du gabarit. Sa ligne profilée induit de nombreux inconvénients.



SANS JOUER LES SPORTIVES, LA MERCEDES EQE PARVIENT TOUTEFOIS À OFFRIR UNE PRÉCISION DE CONDUITE ÉTONNANTE ●●●

que sur la Tesla Model S. Bref, la promesse d'un espace optimisé grâce à l'utilisation d'une plateforme 100 % électrique n'est clairement pas tenue.

Si le format de l'EQE est plus réduit que celui de l'EQS, difficile d'en dire autant de sa masse.

Avec 2 400 kg sur notre bascule, elle ne rend, en effet, "que" 135 kg à sa grande sœur et demeure plus lourde qu'une Porsche Taycan Turbo dotée d'une batterie d'une plus grande capacité. Au volant, l'EQE parvient pourtant à masquer cet embonpoint grâce à ses trains roulants particulièrement sophistiqués, à la suspension pneumatique et aux quatre roues directrices de notre exemplaire. Ces dernières facilitent les manœuvres en ville, mais ne peuvent pas grand-chose contre la largeur considérable de l'auto, qui approche les

2 m. Sans jouer les sportives, elle offre toutefois une précision de conduite étonnante, y compris sur les petites routes. En revanche, l'EQE, plus encore que l'EQS, refuse la course aux armements en matière de performances : elle accomplit des accélérations très "thermiques", avec un 0 à 100 km/h en 6,7 s. Certes, c'est vélocité pour une grosse berline, mais c'est de très loin le score le plus lent que nous ayons mesuré dans la catégorie. Personne ne s'en plaindrait si cette modération permettait de gagner en consommation. Ce n'est hélas pas le cas. Notre EQE 350+ réalise la prouesse de consommer plus que l'EQS 450+ que nous avons pourtant mise à l'épreuve dans des conditions moins favorables (température de 14 °C contre 20 °C pour l'EQE). Si l'EQE n'est pas très gourmande pour autant, elle l'est plus que la Porsche Taycan 4S et, surtout, que la Tesla

Model S Grande Autonomie, encore à ce jour la plus efficace de la catégorie en demeurant sous les 20 kWh/100 km. De fait, l'autonomie mesurée de 424 km en moyenne apparaît moins bonne et c'est particulièrement net sur autoroute, où elle doit s'arrêter 114 km plus tôt que sa grande sœur. Faut-il cependant écarter l'EQE de ce terrain-là ? Pas totalement, car elle reste l'une des plus compétentes en matière de recharge. Bien qu'elle n'offre pas la puissance la plus élevée (170 kW maxi), la vitesse de charge ne s'effondre jamais, même lorsque la batterie approche les 80 %, contrairement à ce que l'on constate avec nombre de ses rivales. Dans la vie réelle, cela fait toute la différence, surtout si l'on considère la vitesse moyenne des bornes de recharge rapide en France. Enfin, le niveau de confort et d'insonorisation qu'elle propose à 130 km/h est tout simplement le meilleur de la catégorie. Et lorsqu'elle est dotée du système Digital Light, l'expression "éclairer comme en plein jour" prend toute sa dimension, même si le système de projection au sol relève encore en grande partie du gadget. ■

MERCEDES EQE 350+ 292 ch AMG Line 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 maxi	■ 292 ch
Couple maxi	■ 565 Nm
Type	1 électrique synchrone à aimant permanent
Puissance fiscale	8 CV
Boîte/nombre de rapports	automatisée/1

→ Transmission

La Mercedes EQE repose sur la même plate-forme EVA que l'EQS et elle est motorisée par le même moteur qui entraîne les roues arrière. La batterie de 89 kWh utiles (contre 108 kWh) délivre logiquement moins de puissance avec 292 ch contre 333 ch pour l'EQS 450+. Contrairement à Audi et Porsche, Mercedes ne recourt pas à une transmission à deux rapports mais bien à un réducteur. L'EQE propose plusieurs niveaux de freinage régénératif actionnable par le conducteur grâce aux palettes au volant.

Batterie	
Capacité brute/nette	■ NC/89 kWh
Type	lithium-ion

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,6 m
Pneumatiques AV-AR	255/35-285/30 R 21

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,95/1,91/1,51/3,12 m
Poids/tractable freiné	2400/750 kg

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	■ 35 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 154/148 cm
Garde au toit AV/AR	■ 95/94 cm
Volume de coffre	■ 449 dm ³
Seuil de chargement	■ 74 cm

Niveau sonore	
À 90/130 km/h	■ 61,4/66 dB

❶ Les sièges offrent un niveau de confort remarquable, auquel participent aussi les appuie-tête réglables. ❷ Lorsqu'elle est équipée du système Digital Light, l'EQE peut projeter sur la chaussée des informations, par exemple un écart par rapport à la route ou un danger imminent. Impressionnant mais peu convaincant.

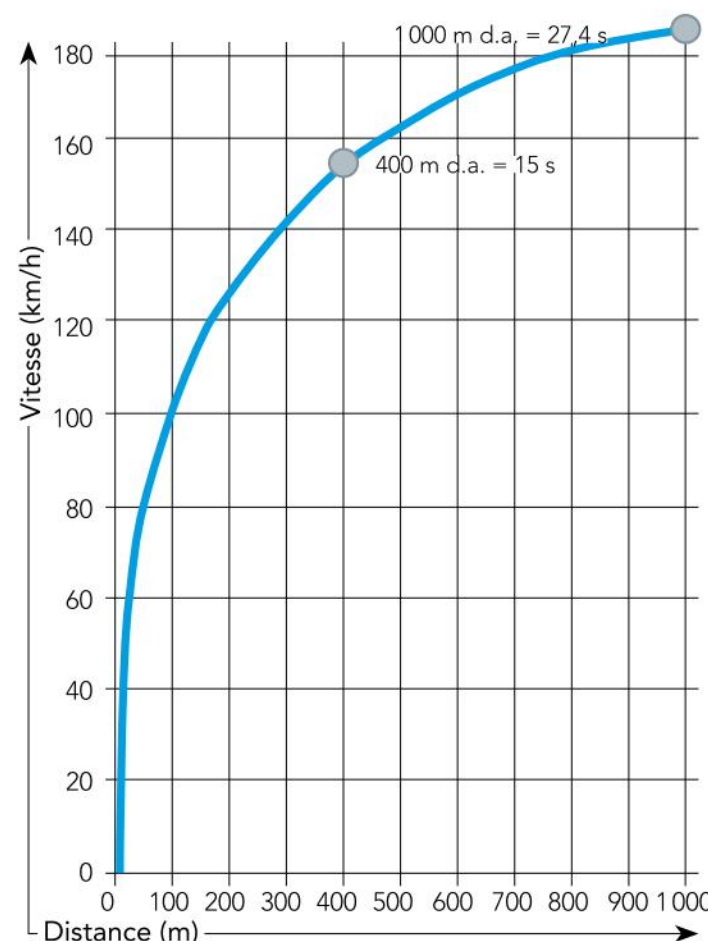


LA CONDUITE

Performances	
1 000 m d.a.	■ 27,4 s
400 m d.a.	■ 15 s
0 à 100 km/h	■ 6,7 s
Vitesse maxi	■ 210 km/h

→ Courbe d'accélération

L'EQE 350+ la joue petit bras : elle est la moins performante de sa catégorie en raison d'une motorisation plus modeste que celles de ses rivales. Mais ses accélérations sont déjà bien suffisantes et ne s'effondrent pas sur autoroute. Néanmoins, nous aurions aimé des kilomètres d'autonomie en échange de cette modération.



Reprises	
90 à 130 km/h en Drive	■ 5,4 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en Drive)	■ 10,1 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en Drive)	■ 348 m
Freinage	
Depuis 50 km/h	■ 10 m
Depuis 90 km/h	■ 31 m
Depuis 130 km/h	■ 67 m



LE BUDGET

Prix	■ 83 250 €
Bonus écologique (CO ₂)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	104 060 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité ⁽²⁾

(1) Bonus et options inclus. (2) 10 ans, 250 000 km pour l'ensemble motopropulseur.

Équipements de série ■

9 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL active, aide parking AV/AR + caméra pano, alerte d'angles morts, Bluetooth, chargeur embarqué 11 kW en alternatif et 150 kW en continu, châssis sport, clim auto 2 zones, combiné d'instruments num. 12,3 pouces, détecteur pluie/lum., freinage auto d'urgence avec dét. piétons, jantes alliage 20 pouces, lect. panneaux, phares adapt., régl./limit. de vitesse adaptatif, syst. multimédia avec écran tactile 12,8 pouces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/système audio Burmester, sièges Sport, toit ouvrant pano...

Options

Affichage tête haute (1 350 €), clim 4 zones (850 €), pack Premium (clim 4 zones + conduite semi-autonome + éclairage d'ambiance actif + alarme + caméra pano + réalité augm. Digital Light : 7 000 €), pack Premium Plus (pack Premium + aff. tête haute + toit ouvrant pano + pack USB : 10 560 €), sièges AR chauffants (450 €), sièges AV multicontours (950 €), sièges AV chauffants et climatisés, roues AR directrices (1 600 €), suspension pneumatique (2 100 €), volant chauffant (350 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge

Avec 135 kg et 41 ch de moins que l'EQS 450+, nous espérons que l'EQE modérerait son appétit. En fait, elle réclame en moyenne 0,5 kWh/100 km de plus. Et avec sa batterie amoindrie de 19 kWh, son autonomie devient presque banale : elle rejoint celle de l'Audi e-tron GT ou de la Porsche Taycan Turbo sur autoroute. En ville, elle garde un avantage avec 413 km contre respectivement 340 km et 354 km. Et grâce à sa vitesse de charge rapide sur tout le cycle, elle rivalise avec ses concurrentes disposant d'un pic de puissance de charge plus élevé.

Consommation moyenne	■ 21,1 kWh/100 km
Consommation ville/route/autoroute	■ 21,5/18,8/23 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■ 424 km
Autonomie ville/route/autoroute	■ 413/473/386 km
Chargeur embarqué AC/DC	■ 22/170 kW
Temps de charge sur prise domestique (7,3 A)	■ 78 h
Temps de charge sur une wallbox (7,4 kW)	■ 14 h
Temps de charge sur borne 11 kW/22 kW/DC	■ 9 h 30/4 h*/32 mn*

* Données constructeur, de 10 à 80% pour DC.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Très confortable, impressionnante technologiquement, l'EQE déçoit hélas en consommation et autonomie. On attendait mieux de Mercedes, rival le plus proche de Tesla en la matière. Son habitabilité n'a rien de renversant et son coffre est peu exploitable. Finalement, elle laisse à l'EQS sa couronne de reine de l'autoroute.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

RETOUR EN

Après des années de vaches maigres, Alfa Romeo tente d'opérer un retour gagnant en jouant sur la scène des SUV compacts. Problème : les prestations de son Tonale ne s'avèrent pas toutes à la hauteur, particulièrement là où la marque italienne se devait de briller...

Par Cyril Biotteau Photos Florian Grout et Nicolas Soler

Alfa Romeo Tonale

1.5 Hybrid 130 ch Edizione Speciale
39 000 €

Nissan Qashqai

1.3 Mild Hybrid 158 ch Tekna+
44 700 €



DEMI-TEINTE

La dernière nouveauté d'Alfa Romeo remontait à 2017 : le Stelvio, premier SUV de la marque au trèfle. Après cinq années de disette, le Tonale débarque enfin dans le segment inférieur mais ô combien porteur des SUV compacts. Mais pour tenir sa place au sein d'une foire d'empoigne dominée par des Peugeot 3008 et autres cadors, il a intérêt à disposer de solides arguments ! Quels sont-ils ? Pour ceux qui s'en souviennent, Alfa

Romeo brillait jadis surtout par ses mécaniques, leur tempérament et leur sonorité. Qu'en est-il désormais alors qu'elles ont dû se soumettre à une réglementation de plus en plus drastique et passer à l'heure de l'efficacité et de la micro-hybridation ? Quid aussi du comportement routier, point fort du Stelvio justement ou encore de la berline Giulia ? Une chose est sûre, ses rivaux du jour ne veulent pas couper le gâteau en une part supplémentaire et profiteront des faiblesses éventuelles de l'italien pour rester devant lui.

Citroën C5 Aircross

1.2 PureTech 130 ch Shine Pack
38 400 €

Opel Grandland

1.2 Turbo 130 ch GS Line
37 000 €

Hyundai Tucson

1.6 T-GDi 150 ch Executive
42 300 €

Peugeot 3008

1.2 PureTech 130 ch GT
40 270 €

Skoda Karoq

1.5 TSI 150 ch Sportline
39 770 €



L'avis de Cyril Biotteau

J'ai rarement autant pesté au volant d'une voiture. Reste l'ambiance intérieure sympa.



Le Tonale dispose d'une direction très incisive, comme sur le Stelvio.



7^e Alfa Romeo Tonale

1.5 Hybrid 130 ch Edizione Speciale : **39 000 €**

SUR LA ROUTE Entrée ratée ! C'est en queue de peloton qu'arrive le Tonale. Une position qu'il doit surtout à ce chapitre "Sur la route". Qu'il recoure à une micro-hybridation, très bien ! Qu'elle lui permette – c'est une première – de rouler quelques mètres à l'électricité seule, parfait ! Mais qu'elle génère des à-coups gâche déjà la fête. Toutefois, le plus étonnant et... décevant vient de la boîte double embrayage : dans certains cas, elle évoque une CVT. Incroyable ! Si vous enfoncez tout d'un coup l'accélérateur, le moteur prend des tours, mais vous accélérez à peine ! De plus, le moteur se révèle un peu creux : il faut passer à la version supérieure (160 ch) pour avoir droit à un turbo à géométrie variable, qui diminue le temps de réponse. Ce creux à bas régime se ressent particulièrement sur un engin qui n'est pas léger et entraîne des performances médiocres. Pour couronner le tout, le

Tonale est celui qui donne le plus de la voix : son niveau sonore est le plus élevé du plateau. Dommage, car son châssis est bien né, dans la droite lignée de celui du Stelvio : une direction très incisive, qui procure une agréable sensation d'agilité, peu de roulis et un confort correct malgré les roues de 20 pouces de notre modèle d'essai.

VIE À BORD Ici, les choses se passent nettement mieux. Le Tonale présente bien ; ses matériaux et ses ajustements sont globalement de bon niveau. S'ajoutent des détails typiques de la marque : la molette DNA, qui permet de sélectionner les modes de conduite, de (très) grandes palettes au volant, la double casquette caractéristique des compteurs, des sièges avant bien enveloppants... À l'arrière, c'est un peu moins bien avec une banquette en manque de moelleux et, surtout, un coffre de seulement

430 dm³ : tous les autres offrent plus de 500 dm³, voire plus de 600 dm³ pour le C5 Aircross !

BUDGET Alfa Romeo entendant frayer avec le gratin "premium access", le prix affiché constitue presque une bonne surprise. Mais pour être complet et au goût du jour, l'équipement impose pas mal d'options. En revanche, le Tonale exploite au mieux sa micro-hybridation pour arborer de bons chiffres de consommation. Enfin, la garantie cinq ans est un atout de confiance pour la clientèle. Seul le Tucson propose aussi bien.

Le bilan aj ★★★★★

Si ce Tonale roule en queue de peloton, c'est surtout à cause du triptyque moteur, boîte et hybridation qui mérite de repasser par la case mise au point. Fâcheux pour une Alfa. Le reste, exception faite d'un coffre trop petit, fait au contraire bonne impression.

À LA LOUPE



Comme les dernières Alfa Romeo, le Tonale dispose d'un sélecteur de mode de conduite appelé DNA (Dynamic, Normal et All Weather).



L'intérieur présente plutôt bien et les sièges enveloppants sont réussis.

Opel Grandland

1.2 Turbo 130 ch GS Line : 37 000 €

4^e ex æquo

SUR LA ROUTE Depuis le rapprochement des marques, le Grandland repose sur la plate-forme des 3008 et C5 Aircross – alors que le Tonale emprunte la sienne au Jeep Compass –, mais l'Opel dispose de réglages spécifiques. Résultat : son compromis confort-tenue de route n'est pas aussi réussi que celui du Peugeot et loin d'être aussi confortable que celui du Citroën. Il s'avère même un peu ferme dans notre configuration GS Line, bien qu'il se révèle globalement efficace. Sous le capot, pas de surprise, il s'agit du même 3 cylindres turbo que ses frères techniques de Stellantis, suffisant mais un peu à la peine sur les trois SUV : le Grandland est, comme eux, à la traîne en performances. En revanche, la boîte automatique à 8 rapports est agréable, douce, rapide et plutôt bien gérée. Elle permet à l'Opel de rester plus plaisant à mener que le Tonale.

VIE À BORD Le partage des composants avec les copains de Stellantis se retrouve à bord avec, notamment, le levier de vitesses typique du 3008. Sur cette finition GS Line, la planche de bord est généreusement garnie de plastiques moussés et d'un insert façon carbone. L'ensemble présente correctement, mais n'arrive pas à paraître

À LA LOUPE

Un exemple parmi d'autres du partage de composants entre le Grandland et le Peugeot 3008 : l'Opel reprend le même levier de vitesses, qui commande bien sûr la même boîte automatique à 8 rapports.



vraiment flatteur, et l'ambiance n'est pas très gaie. Les sièges, pourtant certifiés AGR, s'inscrivent dans la tradition du confort à l'allemande, ils sont donc fermes, et le combiné d'instrumentation numérique semble mal intégré. Malgré des éléments contemporains, cet intérieur commence en fait à dater. En revanche, il y a de la place, pour les bagages comme pour les passagers, lesquels

sont mieux lotis qu'à bord des français : cela permet à l'Opel de faire jeu égal avec ses cousins.

BUDGET C'est ici que le Grandland s'illustre : il y finit deuxième, grâce notamment à son tarif, le plus modéré du plateau. En contrepartie, l'équipement comporte des lacunes. L'Opel est ainsi le seul à ne pas offrir l'accès mains-libres de série. Le C5 Aircross, certes sensiblement plus cher mais mieux doté, lui ravit donc la première place au chapitre budget. Enfin, malgré l'absence d'hybridation, le Grandland se révèle le moins gourmand de nos protagonistes.

Le bilan aj ★★★★★

Malgré les années, le Grandland reste un bon SUV, plus raisonnable en tarif que ses congénères. Mais il souffre d'un déficit d'image et doit composer avec des frères techniques gênants, bien plus confortables ou plus agréables à conduire que lui.

L'avis de Cyril Biotteau

Avec le Grandland, je n'accroche pas, notamment au volant. La parenté avec le 3008 est bien éloignée.



Malgré le double écran et des matériaux corrects, la planche de bord n'est pas flatteuse.

Le Grandland n'est ni aussi dynamique que le 3008, ni aussi confortable que le C5 Aircross.



Nissan Qashqai

1.3 Mild Hybrid 158 ch Tekna+ : 44700 € **4^e** ex æquo

SUR LA ROUTE Certes, le Qashqai réalise des performances correctes et offre, globalement, une belle douceur d'utilisation. Mais le confort variable selon le revêtement, doublé d'un comportement sain mais sans agrément particulier, ternit le tableau. S'il reste agréable en conduite normale, voire à un rythme un peu plus soutenu, le Nissan se désunit lorsqu'il est brusqué : son train avant sature assez vite et l'ESP est coutumier d'interventions musclées. En revanche, bonne surprise avec la boîte CVT : elle est bien gérée et ne fait pas "brailler" le moteur, même dans de grosses montées en régime où elle "fait semblant" de passer les vitesses. Mais elle ne dispense aucun frein moteur dans les descentes, sauf à utiliser les palettes



L'intérieur n'est pas le plus habitable, mais se révèle accueillant et agréable, malgré des plastiques inégaux.

au volant et donc à passer en conduite "manuelle". Elle peut générer cependant quelques à-coups en ville : un comble pour une CVT !

VIE À BORD L'habitacle est accueillant, surtout dans cette configuration très haut de gamme où ne manque peut-être que les sièges ventilés. Des sièges au passage très agréables, y compris au long cours. Les surpiqûres sur la planche de bord apportent une touche chic et, si tous les matériaux ne sont pas aussi flatteurs, l'ensemble présente bien. À l'arrière, l'habitabilité est correcte, sans plus, et le coffre, sans être le plus grand du plateau, reste au-dessus des 500 dm³ : plutôt généreux. Malgré un combiné d'instruments numérique peu personnalisable et un éclairage d'ambiance un peu chic, le Qashqai reste plaisant et accueillant, ce qui lui vaut ici la deuxième place.

BUDGET En tarif facial (en tenant compte du prix seul, sans les équipements de série), le Qashqai en finition haut de gamme Tekna+ est le plus cher de ce comparatif. Mais c'est également le mieux équipé avec une dotation riche qui justifie en partie son prix plus élevé. En consommation, le Qashqai se montre aussi peu gourmand que les 3008, Grandland et Tonale, mais il réalise de meilleures performances : il est donc tout simplement plus efficient !

À LA LOUPE



Illustration de la belle dotation en équipements du Qashqai : il est le seul à disposer d'un affichage tête haute, de série sur cette livrée Tekna+. Il correspond à un écran de 10,8 pouces projeté dans le pare-brise.

Le bilan aj ★★★★★

Le Qashqai n'a pas de gros défaut et fait tout correctement. Mais il n'a pas non plus de réel point fort, excepté un équipement riche et au goût du jour qui explique son tarif élevé.

Sa quatrième place peut sembler sévère, mais elle reflète des prestations routières qui manquent de saveur.

L'avis de Cyril Biotteau

Il a la moyenne partout, donc je lui accorde la moyenne, mais ce n'est pas le coup de foudre.



Le Qashqai est plutôt agréable à mener, du moins tant que vous ne le bousculez pas.



L'avis de Cyril Biotteau

J'aime toujours autant son compromis châssis et son effet cockpit, mais j'ai du mal avec ce 3 cylindres...



Le 3008 affiche toujours le meilleur compromis confort-comportement du plateau.

Peugeot 3008

1.2 PureTech 130 ch GT : 40 270 €

4^e ex æquo



L'i-cockpit du 3008 n'a pas pris une ride. Il est toujours plaisant à regarder.

SUR LA ROUTE Ce n'est pas une nouveauté, le 3008 a nos faveurs en matière de comportement. Face à ses rivaux, il affiche un compromis comportement-agilité-confort au-dessus du lot. Malgré les années, il est toujours aussi agréable à mener grâce à cette sensation d'agilité, à ce train avant précis, le tout sans sacrifier le confort. Mais dans cette version 1.2 PureTech de 130 ch, le 3008 est à la peine en performances, ce qui lui coûte la première place au chapitre "Sur la route". En prime, la sonorité du 3 cylindres n'est pas flatteuse quand le conducteur le sollicite franchement. À vitesse stabilisée sur autoroute, le 3008 est heureusement plus silencieux avec presque 3 dB de moins que le Tonale : c'est beaucoup ! La boîte automatique à 8 rapports, à la fois rapide, douce et bien gérée, reste toujours aussi plaisante et compense l'absence d'agrément mécanique.

VIE À BORD Le 3008 fait toujours bande à part : il est le seul à obliger de regarder les compteurs par-dessus le volant, imposant une position de conduite particulière qui ne conviendra pas à tout le monde. Toutefois, son poste de conduite, dans l'esprit cockpit, remporte la majorité des suffrages (mais pas tous !), mais il distille une sensation à l'opposé de celle qui se dégage, par exemple, dans le Tucson. L'ergonomie, spécifique elle aussi avec les fameuses touches piano, se montre agréable une fois la logique assimilée ; les matériaux sont plutôt flatteurs. Hélas, le 3008 est un peu étriqué : c'est l'un des moins spacieux aux places arrière, à égalité avec le C5 Aircross. Un aspect compensé par un coffre généreux.

BUDGET Financièrement, ça partait plutôt bien, puisque le 3008 est le plus sobre du lot, à égalité,

comme évoqué par ailleurs, avec les Qashqai, Tonale et Grandland. Et ce, malgré l'absence là aussi d'hybridation. Mais ses performances sont en retrait. Et ça se complique encore et surtout avec son tarif, plus élevé que celui des Grandland et C5 Aircross, sans qu'il offre plus d'équipements de série. Le succès a visiblement tourné la tête au Peugeot 3008, qui est devenu un brin prétentieux !

À LA LOUPE

Le 3008 est de ceux qui permettent de désactiver l'AFIL en une seule action, en appuyant sur une touche spéciale. Une fonction utile, notamment lorsque vous arrivez sur des petites routes.



Le bilan aj ★★★★★

Quatrième, le champion des ventes de la catégorie ? Pourtant, le 3008 n'a rien perdu de son toucher de route si plaisant. Oui mais voilà, son 3 cylindres marque le pas en performances et en sonorité. Le Peugeot n'est pas non plus le plus spacieux et, surtout, ses prix ont gonflé sans que l'équipement suive.

L'avis de Cyril Biotteau

Je trouve son positionnement axé confort bien pertinent pour un SUV : très agréable en famille.



Le Citroën est le plus confortable de tous. Quitte à sacrifier le dynamisme.

3^e

Citroën C5 Aircross

1.2 PureTech 130 ch Shine Pack : 38 400 €

SUR LA ROUTE Ce n'est pas une surprise, l'atout maître du C5 Aircross est son confort, absolument royal, qu'il s'agisse du filtrage de ses suspensions (à butées hydrauliques) ou du moelleux des sièges, digne d'un canapé. En contrepartie, le Citroën est inévitablement plus sensible au roulis et au tangage que ses concurrents. Pour autant, et à défaut d'agilité, il sait se montrer efficace quand vous le brusquez. Partageant son 3 cylindres avec les 3008 et Grandland, il hérite des mêmes travers en matière de performances et de sonorité moteur lors des montées en régime élevé. Mais il bénéficie également de la boîte EAT8, toujours aussi agréable.

VIE À BORD À l'intérieur, le C5 Aircross souffle le chaud et le froid. D'un côté, il est le seul à s'habiller de plastiques durs pas franchement valorisants sur la partie supérieure de sa planche de bord. De l'autre, il est aussi le seul du lot à disposer de trois sièges arrière individuels et coulissants, de confort et largeur identiques, façon monospace. Récemment restylé, il a augmenté la taille de son écran central, qui atteint désormais 10 pouces, mais il n'a fait que rattraper son retard. Toujours dans la logique du chaud et du froid, citons que son coffre est le plus généreux de ce comparatif puisqu'il offre 615 dm³ mesurés par nos soins, sièges reculés à fond de surcroît, alors que l'espace aux jambes à l'arrière est le plus faible, à égalité avec le 3008. Il reste toutefois suffisamment d'espace pour les passagers.

BUDGET Comme l'Opel Grandland, le C5 Aircross se distingue de son cousin Peugeot 3008 en se montrant moins prétentieux en tarif, tout

À LA LOUPE



Le C5 Aircross est le seul à offrir trois sièges arrière individuels coulissants de largeur égale. Cela permet d'être plus à l'aise à trois en évitant l'épaule contre épaule. Si besoin, il est possible d'augmenter la capacité du coffre.

en ayant une dotation de série plus fournie. Il chausse des roues de 19 pouces au lieu de 18, intègre des sièges électriques et chauffants absents du 3008 et avance l'atout pratique de ses sièges arrière coulissants déjà évoqués, tout en s'affichant 2 000 € de moins ! Bref, plus intéressant à l'achat, il fait quasiment aussi bien à l'usage puisqu'il ne consomme que 0,1 l/100 km de plus en moyenne. C'est l'épaisseur du trait...

Le bilan aj ★★★★★

C'est le plus confortable du lot et celui qui a, de loin, le plus grand coffre. Ces qualités suffisent à en faire un SUV familial très intéressant, d'autant qu'il coûte moins cher que d'autres. En contrepartie, il faudra renoncer aux spéciales sur les routes de montagne...



Le C5 Aircross est aussi le seul à utiliser des plastiques durs en haut de sa planche de bord : dommage !

Hyundai Tucson

1.6 T-GDi 150 ch Executive : 42 300 €

2^e

SUR LA ROUTE Disons-le d'emblée, si ce Tucson prend la deuxième place "Sur la route", ce n'est pas grâce à la qualité de son compromis confort-tendue de route, assez quelconque. En revanche, il se distingue par sa partie mécanique : la micro-hybridation apporte un petit boost à l'accélération qui, à l'inverse de ce qui se passe au volant du Tonale, se sent réellement. Et sans aucun à-coup, s'il vous plaît ! Les performances relevées sur notre base de Montlhéry sont également parmi les meilleures du plateau, avec tout de même 1,5 s de moins que le 3008 pour passer de 0 à 100 km/h. Ajoutez des distances de freinage particulièrement probantes pour un SUV et le tout permet au Tucson de rivaliser avec le 3008 sur la route, mais pas avec les mêmes arguments.

VIE À BORD Contrairement au 3008, le Tucson donne à ses occupants une belle sensation d'espace, dès l'installation à bord. La large

À LA LOUPE

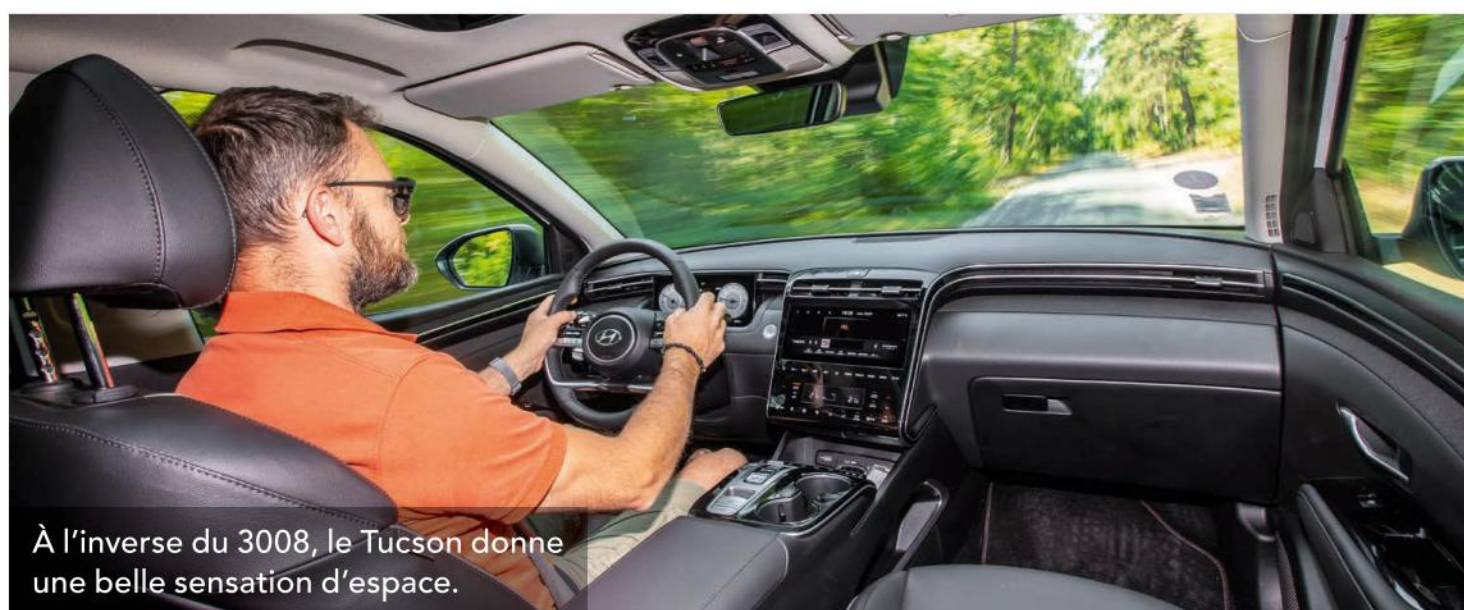
Éléments de confort très appréciables lors des grosses chaleurs, les sièges ventilés restent rares à ce niveau de gamme. Seuls les Tucson et Tonale en disposaient ici, mais ils étaient de série uniquement sur le coréen.



console centrale totalement tactile y contribue, avec un bloc entier consacré à la climatisation en accès direct. La qualité des plastiques est correcte sans plus, ce qui pénalise le Tucson à ce chapitre "Vie à bord". Ce bémol est compensé par l'équipement de série pléthorique — même si le coréen le fait payer — et par une habitabilité

généreuse aux places arrière. Les passagers bénéficient d'un espace aux jambes royal pour la catégorie. Le coffre, lui, ne fait pas partie des meilleurs, mais demeure au-dessus de 500 dm³.

BUDGET Comme le Qashqai, le Tucson paraît cher de prime abord. Mais en échange, il en donne beaucoup en matière d'équipements. Il est par exemple le seul à proposer de série une climatisation trois zones ou des sièges avant ventilés. En revanche, il arrive en queue de peloton au chapitre des consommations, devenu crucial à l'heure du litre de sans-plomb à 2 € et plus. Il faut tout de même signaler que l'écart entre le premier et le dernier de nos protagonistes reste faible avec seulement 0,5 l/100 km en moyenne globale. Terminons par l'atout majeur du Tucson : sa garantie cinq ans avec kilométrage illimité, comme le Tonale, quand d'autres se contentent encore de 2 ans...



À l'inverse du 3008, le Tucson donne une belle sensation d'espace.

Le bilan aj ★★★★★

Agréable à vivre, spacieux, très généreux en équipements et suffisamment performant, le Tucson coche beaucoup de cases pour vous séduire, même s'il n'est pas le plus plaisant en comportement. En résumé, c'est celui qui donne le plus l'impression d'appartenir à la catégorie supérieure.

L'avis de Cyril Biotteau

J'aime son design presque outrancier à l'avant et aussi la sensation d'espace à bord.



L'avant confère au Tucson une sacrée personnalité : impossible de le confondre avec un autre.



Skoda Karoq

1.5 TSI 150 ch Sportline : 39 770 €

SUR LA ROUTE C'est une surprise pour vous ? Pour nous aussi ! Mais c'est bel et bien le Karoq qui remporte la victoire. C'est aussi lui qui se place d'entrée de jeu en patron sur la route. Au volant, bien loin de l'image de placidité qu'il semble dégager, il s'est montré le plus dynamique. Précisons tout de même qu'il se présente ici dans sa configuration Sportline, dotée de roues de 19 pouces optionnelles. Pour un SUV, il imprime une sensation de légèreté évidente par rapport à ses rivaux, confirmée sur la balance : presque 200 kg de moins que le Tonale ou le Tucson. Le tout en assurant un confort tout à fait correct. Le compromis est certes un poil moins convaincant que celui du 3008 en raison

d'une filtration des suspensions moins fine, mais le dynamisme est supérieur. Bref, ce Karoq Sportline est une très bonne surprise ! Grâce à sa légèreté, le Skoda se révèle également le plus performant : il est le seul à atteindre le kilomètre départ arrêté en moins de 31 s, et colle au passage 2 s au C5 Aircross sur l'exercice du 0 à 100 km/h ! Et cela en toute discrétion, avec un moteur à la sonorité plus agréable que celle des 3 cylindres. Seul bémol : la boîte DSG, jadis une référence, se montre un peu lente et occasionne parfois de légers à-coups, par exemple lorsqu'elle quitte le mode roues libres destiné à faire baisser les consommations. Mais pas de quoi lui faire perdre sa première place.

VIE À BORD Là aussi, c'est assez surprenant de trouver le Karoq à la première place. Et, disons-le, c'est une victoire un peu par défaut. Il devance ses adversaires non parce qu'il possède des atouts majeurs, mais parce qu'il n'a aucune grosse faute à se reprocher, sauf peut-être son écran central de "seulement" 8 pouces, donc plus petit que les autres. Il souffre aussi d'un habitacle un peu tristounet, comme le Grandland. Mais ses plastiques sont les plus flatteurs du lot et ses assemblages les mieux ajustés. Son ergonomie simple sert la conduite, l'habitabilité est l'une des plus généreuses avec le deuxième meilleur espace aux jambes après celui du Tucson, et son coffre est le plus grand



Comme dans le Grandland, ce n'est pas la couleur qui prédomine à bord du Karoq...

À LA LOUPE

Dans sa finition Sportline, "notre" Skoda Karoq avait droit à une suspension pilotée qui, associée aux roues de 19 pouces, lui convenait parfaitement : c'est lui qui s'est montré le plus dynamique du lot, plus encore que le 3008 !



**IL IMPRIME
UNE SENSATION DE
LÉGÈRETÉ ÉVIDENTE,
TOUT EN ASSURANT
UN CONFORT TOUT
À FAIT CORRECT ●●●**

Récemment restylé, le Karoq affiche des feux avant plus minces et une calandre élargie.





❶ Sur les finitions supérieures, les compteurs sont numériques de série, via un écran de 10,25 pouces. ❷ Le Karoq est l'un des plus spacieux à l'arrière et peut avoir des sièges individuels coulissants, mais pas en version Sportline. ❸ Il dispose du 2^e plus grand coffre de ce comparatif, derrière le C5 Aircross.



Le Karoq s'est révélé le plus dynamique et le plus performant.

derrière celui du C5 Aircross. Pour ne rien gâcher, le Karoq dispose en prime de nombreux rangements, à l'image de ce compartiment fermé au-dessus de l'écran central. Sans dégager une atmosphère particulière, l'habitacle permet de se sentir rapidement à l'aise. À noter qu'il peut également proposer des sièges arrière individuels, mais pas dans cette finition Sportline.

BUDGET Une dernière surprise pour finir ! Mais moins bonne, celle-là. En général, les Skoda arrivent toujours placées à la manche "Budget". Pas ici, où notre Karoq termine cinquième, ex æquo avec les chers Nissan Qashqai et Peugeot 3008. En effet, si son tarif facial

inférieur à 40 000 € semble raisonnable, il faut le rapprocher de sa dotation de série assez chiche, qui fait l'impasse sur de nombreux équipements présents d'origine sur ses rivaux. Un peu comme l'Opel Grandland, mais avec 2 770 € de plus au départ. En conséquence, pour bénéficier de dispositifs de confort et d'agrément au même niveau que les autres, il faut largement piocher dans les options. Ajoutons que ce Karoq est quelque peu porté sur la boisson. Il partage la dernière place en consommations, même si, comme nous l'avons déjà dit, les écarts se limitent à 0,5 l/100 km de moyenne. Un dernier mot pour évoquer la modeste garantie de deux ans, ce qui ne contribue pas à faire remonter le tchèque dans cette partie budget.



L'avis de Cyril Biottreau



C'est certes le plus agréable à conduire, mais je n'accroche pas plus que cela !



Le bilan aj ★★★★★

Le Karoq crée la surprise en décrochant la victoire ! Dans cette configuration Sportline un peu particulière, son agrément de conduite est... inattendu.

Il présente, par ailleurs, un intérieur soigné. En revanche, il surprend défavorablement sur la partie budget, pourtant traditionnel point fort des Skoda. Quoi qu'il en soit, ce Karoq, restylé récemment, s'est bonifié et cette livrée lui va comme un gant !

Nissan Qashqai

1.3 Mild Hybrid 158 ch Tekna+



Alfa Romeo Tonale

1.5 Hybrid 130 ch Edizione Speciale

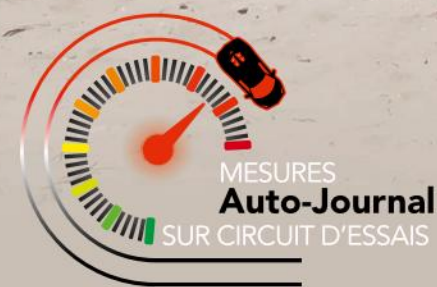


Hyundai Tucson

1.6 T-GDi 150 ch Executive



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.

	Skoda Karoq	Hyundai Tucson	Citroën C5 Aircross	Peugeot 3008	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Alfa Romeo Tonale
Moteur / Transmission							
Puissance maxi	■ 150 ch à 6 000 tr/mn	■ 150 ch à 5 500 tr/mn	■ 130 ch à 5 500 tr/mn	■ 130 ch à 5 500 tr/mn	■ 158 ch à 5 500 tr/mn	■ 130 ch à 5 500 tr/mn	■ 130 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 250 Nm à 1 500 tr/mn	■ 250 Nm à 1 500 tr/mn	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn	■ 270 Nm à 1 800 tr/mn	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn	■ 240 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo ess.+ MHEV 48 V	3 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo ess.+ MHEV 48 V	3 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo ess.+ MHEV 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1 498 cm ³ /8 CV	1 598 cm ³ /8 CV	1 199 cm ³ /7 CV	1 199 cm ³ /7 CV	1 332 cm ³ /8 CV	1 199 cm ³ /7 CV	1 469 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	dbles embrayage/7	dbles embrayage/7	automatique/8	automatique/8	CVT/_	automatique/8	dbles embrayage/7
Batterie/capacité	—	lithium-ion/0,44 kWh	—	—	lithium-ion/NC	—	lithium-ion/0,77 kWh
Châssis							
Diamètre de braquage	■ 10,8 m	■ 11,5 m	■ 11,1 m	■ 10,9 m	■ 11,9 m	■ 11,1 m	■ 12,4 m
Pneumatiques	225/40 R 19	235/50 R 19	225/55 R 18	225/55 R 18	235/45 R 20	225/55 R 18	235/40 R 20
Dimensions/Poids							
L/l/h/empattement	4,39/1,84/1,60/ 2,64 m	4,50/1,87/1,66/ 2,68 m	4,50/1,84/1,69/ 2,73 m	4,45/1,85/1,63/ 2,68 m	4,43/1,84/1,63/ 2,67 m	4,48/1,91/1,61/ 2,68 m	4,53/1,84/1,60/ 2,64 m
Poids/tractable freiné	1 427/1 500 kg	1 602/1 650 kg	1 508/1 300 kg	1 486/1 150 kg	1 482/1 800 kg	1 430/1 250 kg	1 619/1 500 kg
Performances							
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 30,6/9,2 s	■ 31,3/9,3 s	■ 33/11,2 s	■ 32,8/10,8 s	■ 31,7/9,7 s	■ 32,8/10,8 s	■ 32,9/10,7 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 8,6 s	■ 9,4 s	■ 10,6 s	■ 10,8 s	■ 9,3 s	■ 10,4 s	■ 10,2 s
Vitesse maxi	■ 195 km/h	■ 191 km/h	■ 190 km/h	■ 187 km/h	■ 190 km/h	■ 187 km/h	■ 181 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/66 m	■ 10/30/60 m	■ 10/32/66 m	■ 10/30/64 m	■ 10/33/68 m	■ 10/32/66 m	■ 10/30/63 m
Habitabilité/Coffre							
Longueur aux jambes AR	■ 28 cm	■ 31 cm	■ 10 à 24 cm ⁽¹⁾	■ 24 cm	■ 26 cm	■ 26 cm	■ 27 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 150/146 cm	■ 151/148 cm	■ 149/149 cm	■ 149/148 cm	■ 149/146 cm	■ 151/148 cm	■ 149/145 cm
Volume de coffre	■ 550 dm ³	■ 505 dm ³	■ 615 à 755 dm ³ ⁽¹⁾	■ 547 dm ³	■ 508 dm ³	■ 542 dm ³	■ 430 dm ³
Niveau sonore							
Au ralenti/90/130 km/h	■ 36,7/64,5/ 67,3 dB	■ 38,4/64/ 67,7 dB	■ 38/64,5/67 dB	■ 36,5/63,9/ 66,8 dB	■ 36,9/64,5/ 68,3 dB	■ 37,5/64,1/ 66,8 dB	■ 45,5/66,4/ 69,7 dB

(1) Selon la position de la banquette coulissante.

Skoda Karoq
1.5 TSI 150 ch Sportline

Peugeot 3008
1.2 PureTech 130 ch GT

Citroën C5 Aircross
1.2 PureTech 130 ch Shine Pack

Opel Grandland
1.2 Turbo 130 ch GS Line

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL : SKODA KAROQ

Dans un secteur ultra-concurrentiel où les modèles se marquent à la culotte, chaque écart se paie au prix fort. Il suffit d'un couple moteur-boîte moins agréable, d'un coffre plus petit et voilà comment le dernier arrivé, le Tonale, termine... dernier. Espérons

que ses autres motorisations, notamment l'hybride rechargeable attendue pour 2023, lui siéront mieux. Le Grandland s'en tire mieux grâce à son tarif attractif, le Qashqai est accueillant et doux à l'utilisation, le 3008 est toujours aussi plaisant à mener du fait de son excellent

châssis, le C5 Aircross garde sa couronne de roi du confort et le Tucson offre une belle sensation d'espace. Mais finalement, c'est le Karoq qui, bien qu'un peu cher, décroche une victoire presque surprise, grâce à une configuration dynamique étonnante d'agrément.



PHOTOS FLORIAN GROUT

LE BUDGET	Skoda Karoq	Hyundai Tucson	Citroën C5 Aircross	Peugeot 3008	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Alfa Romeo Tonale
Prix	■ 39 770 €	■ 42 300 €	■ 38 400 €	■ 40 270 €	■ 44 700 €	■ 37 000 €	■ 39 000 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 450 € (144 g/km)	■ 360 € (147 g/km)	■ 898 € (149 g/km)	■ 818 € (148 g/km)	■ 450 € (144 g/km)	■ 540 € (145 g/km)	■ 280 € (139 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	43 230 €	43 310 €	41 748 €	44 338 €	46 000 €	39 230 €	43 780 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 5 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité	■ 3 ans ou 100 000 km	■ 2 ans, km illimité	■ 5 ans, km illimité

(2) Malus et options compris.

Équipements communs

6 airbags, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, combiné d'instruments numérique, détecteurs pluie/luminosité, feux AV 100% LED, freinage auto d'urgence avec détection piétons et cyclistes, jantes alliage, régl. de vitesse, rétros élec. rabattables, syst. multimédia avec écran tactile/audio/GPS connecté/prise USB, vitres élec.

Options	Skoda Karoq	Hyundai Tucson	Citroën C5 Aircross	Peugeot 3008	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Alfa Romeo Tonale
Caméra 360°	indisponible	série	400 €	600 €	série	200 €	1 500 € ⁽³⁾
Chargeur à induction	série	série	150 €	100 €	série	270 €	série
Conduite autonome de niv. 2	630 €	série	série	série	série	590 € ⁽³⁾	1 500 € ⁽³⁾
Hayon motorisé	660 €	série	450 €	450 €	série	850 € ⁽⁴⁾	série
Peinture métallisée	300 à 700 €	650 €	650 €	650 à 830 €	650 à 850 €	650 à 890 €	980 à 1 800 €
Surveillance des angles morts	indisponible	série	série	série	série	590 € ⁽³⁾	1 500 € ⁽³⁾
Toit vitré panoramique	1 150 €	série	1 200 €	1 200 € (ouvrant)	série	indisponible	indisponible

(3) Options groupées. (4) Comprend l'accès à bord et le démarrage sans clé.

Consommations	Skoda Karoq	Hyundai Tucson	Citroën C5 Aircross	Peugeot 3008	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Alfa Romeo Tonale
Moyenne	■ 7,9 l/100 km	■ 7,9 l/100 km	■ 7,5 l/100 km	■ 7,4 l/100 km	■ 7,4 l/100 km	■ 7,4 l/100 km	■ 7,4 l/100 km
Ville / route / autoroute	■ 8,7 / 7,4 / 7,6 l/100 km	■ 8,1 / 7,6 / 8 l/100 km	■ 8,2 / 7,1 / 7,3 l/100 km	■ 8,1 / 7,2 / 7,2 l/100 km	■ 7,6 / 7,1 / 7,4 l/100 km	■ 8 / 6,9 / 7,2 l/100 km	■ 7,4 / 7,1 / 7,6 l/100 km
Autonomie / réservoir	■ 632 km / 50 l	■ 683 km / 54 l	■ 706 km / 53 l	■ 716 km / 53 l	■ 743 km / 55 l	■ 716 km / 53 l	■ 743 km / 55 l

Note EuroNCAP	5 étoiles (2017)	5 étoiles (2021)	5 étoiles (2019)	5 étoiles (2016)	5 étoiles (2021)	5 étoiles (2017)	5 étoiles (2022)
Pays de fabrication	République tchèque et Allemagne	Corée du Sud	France	France	Royaume-Uni	Allemagne et France	Italie

CLASSEMENT GÉNÉRAL	1 ^{er} Skoda Karoq	2 ^e Hyundai Tucson	3 ^e Citroën C5 Aircross	4 ^e ex æquo Peugeot 3008	4 ^e ex æquo Nissan Qashqai	4 ^e ex æquo Opel Grandland	7 ^e Alfa Romeo Tonale
Sur la route	1 ^{er}	2 ^{ex æquo}	4 ^e	2 ^{ex æquo}	5 ^{ex æquo}	5 ^{ex æquo}	7 ^e
Vie à bord	1 ^{er}	2 ^{ex æquo}	5 ^{ex æquo}	5 ^{ex æquo}	2 ^{ex æquo}	5 ^{ex æquo}	4 ^e
Budget	5 ^{ex æquo}	4 ^e	1 ^{er}	5 ^{ex æquo}	5 ^{ex æquo}	2 ^e	3 ^e

LA VANLIFE SANS MALUS

Le succès du Multivan, qu'il s'agisse d'une version courte, longue ou même California, ne se dément pas. Avec son offre hybride rechargeable, la nouvelle génération esquivé les deux malus, au poids et écologique. En plus, l'agrément est au rendez-vous.

Par Guy L'hospital Photos Nicolas Soler

L'avis de Guy L'Hospital



Son autonomie électrique est un peu juste. Il est certes cher, mais donne envie de voyager loin.



LA VILLE EN ÉLECTRIQUE

Avec une batterie de 13 kWh, un Cx de commode Louis XV et une masse qui dépasse les 2 tonnes, le Multivan ne permet pas d'aller très loin en 100% électrique. Selon nos mesures, on peut, au mieux, envisager une quarantaine de kilomètres. L'assistance électrique permet cependant d'abaisser la consommation moyenne à 8,2 l/100 km et, surtout, d'échapper à tout malus.

MODULARITÉ ÉVOLUTIVE

Le Multivan est livré avec une seule rangée de sièges arrière. Un pack 6 places (option négative à - 144 €) permet de positionner trois rangées de deux sièges, tandis qu'un pack 7 places (210 €) offre deux rangées de deux places et une dernière de trois places. Dans ce cas, le volume du coffre se trouve considérablement réduit.



AU DOIGT MAIS PAS À L'ŒIL

Sous l'écran, les touches sensibles sont trop sensibles et la commande de boîte, identique à celle d'une Golf, a migré d'un emplacement horizontal à une disposition verticale, guère naturelle. La console centrale extensible, présente de série, se déplace sur la longueur du véhicule. A l'arrière, elle peut faire office de table multifonction.



HAYON ENCOMBRANT

Le hayon motorisé est en option sur la finition Life. Avec ou sans, ne stationnez pas trop près d'un autre véhicule ou d'un mur, car son ouverture s'effectue sur une grande amplitude. L'encombrement reste d'ailleurs le point faible du Multivan, notamment au moment de le recharger sur une place délimitée.

VOLKSWAGEN MULTIVAN 1.4 eHybrid 218 ch Life



EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance cumulée	■ 218 ch à 4 900 tr/mn ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 250 Nm à 1 550 tr/mn + 330 Nm (électrique)
Type	4 cyl. en ligne ess.+ élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 395 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/6
Batterie/capacité	■ lithium-ion/13 kWh

(1) 136 ch à 5 000 tr/mn (thermique) + 116 ch (électrique).

Châssis

Diamètre de braquage	■ 12,1 m
Pneumatiques	235/55 R17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,98/1,95/1,91/3,13 m
Poids/tractable freiné	2 203/1 600 kg

Performances

1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 30,3/9 s
90-130 km/h en Drive	■ 7,4 s
Vitesse maxi	■ 190 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/67 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 18 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 149/160 cm
Volume de coffre	■ 510 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 63 990 €
Malus écologique 2018 (CO ₂)	■ 0 € (42 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	74 405 €
Garantie	■ 2 ans, illimité

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, cam. de recul, clim 3 zones, jantes 17 pouces, phares full LED + gestion feux de route auto., 2 portes latérales coulissantes avec aide à la fermeture, syst. anticollision, syst. multimédia connecté...

Options

Affichage tête haute (1 282 €), assistance aux manœuvres (307 €), attelage rabatt. (974 €), hayon élec. (616 €), phares Matrix led (1 087 €), 7 places (210 €), 2 portes coulissantes élec. (1 051 €), régl. de vitesse adaptatif (578 €), toit pano. (1 171 €)...

Consommations

Moyenne	■ 8,2 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 8,2/8,2/8,3 l/100 km
Temps de charge 2,3/3,6 kW	5 h/3 h 40
Autonomie/réservoir	■ 548 km/45 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Style moderne, carrosserie bi-ton... le Multivan fait tourner les têtes. Surtout, il échappe au malus écologique grâce à son attelage hybride rechargeable. Agréable, efficace en ville avec sa batterie pleine et peu gourmand, que demandez de plus ? Un tarif plus amical.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Match



aller

Les constructeurs qui croient encore dans les compactes hybrides non rechargeables se résument à Honda et Toyota. Leur duel pour la couronne n'en est que plus serré. Tandis que la nouvelle Civic veut reprendre la main, Toyota annonce, de son côté, de prochaines évolutions.

Par Méline Priam Photos Yann Lefebvre



C'est avec elles que tout a commencé! Bien avant que les autres constructeurs ne se targuent de "laver plus blanc que blanc" avec des SUV hybrides rechargeables qui, soit dit en passant, peuvent se révéler aussi écolos qu'un diesel des années 2000 s'ils ne sont pas utilisés selon leur bon mode d'emploi. Assez rapidement, après sa fameuse Prius, Toyota a appliqué sa technologie hybride "simple" à sa berline compacte. Et, très vite, la seule rivale qui s'est avérée capable de répliquer fut sa compatriote de chez Honda. Les coréens Kia-Hyundai sont bien venus se mêler un temps à la bataille, mais depuis qu'ils se sont lancés dans le tout-électrique, Corolla et Civic ont retrouvé leurs marques. La compétition entre ces deux-là, c'est le PSG-OM de l'automobile japonaise! Vingt ans que ça dure. Depuis 2018, la dernière Corolla est indiscutablement la patronne, surtout en Europe, où

Honda ne cherche pas plus que cela à étoffer sa présence. Mais la nouvelle Civic pourrait bien changer la donne. D'ailleurs, sentant la menace venir, Toyota a déjà annoncé que la Corolla restylée aurait droit à des évolutions, à commencer par un léger gain de 12 ch pour la version la plus puissante. Elle passera ainsi de 184 ch (c'est, comme par hasard, la puissance de la Civic!) à 196 ch. Toyota la propose déjà à la vente, mais les premières livraisons ne sont pas attendues avant mars prochain. D'ici là, sa rivale a le champ libre. Il lui reste toutefois à tirer le meilleur parti de cet avantage.

SUR LA ROUTE

Comme nous le verrons plus loin au chapitre consommation, les hybrides simples n'ont pas grand-chose à envier à leurs homologues rechargeables en matière d'efficience. Contrairement à ce que les as du marketing et de la politique veulent nous faire croire!



HONDA CIVIC

- ❶ Exit le levier de vitesses, remplacé par des boutons-poussoirs. Cela permet d'avoir une console centrale plus dégagée, mais ce n'est pas forcément plus pratique.
- ❷ Numériques, les compteurs conservent néanmoins un visuel traditionnel. Toutes les informations sont parfaitement lisibles.

HONDA CIVIC
PLUS
 Agrément de conduite
 Performances et comportement
 Habitabilité

MOINS
 Ergonomie
 Maintien des sièges avant
 Niveau sonore au ralenti



Les japonaises, et la Civic en particulier, ne cèdent pas au tout-tactile. Tant mieux pour régler aisément la climatisation, mais certaines fonctions secondaires gagneraient à se commander via l'écran.



En créant des passages de rapports artificiels, les ingénieurs Honda ont presque supprimé cette sensation de mouliner dans les tours générée par les transmissions CVT. L'agrément y gagne.

TOYOTA COROLLA

PLUS

Consommation en ville
Douceur de conduite
Confort de suspension

MOINS

Agrément de la transmission
Détails d'ergonomie
Habitabilité et coffre



Toyota annonce plus de puissance (196 ch) et une transmission améliorée pour les Corolla cru 2023. Mais en attendant...



TOYOTA COROLLA

1 Sur les modèles 2022, les compteurs ne sont pas encore entièrement numériques, mais vous y aurez droit si vous commandez un millésime 2023. 2 La Corolla conserve un sélecteur de position pour sa transmission par train épicycloïdal. Hélas, il génère toujours un emballement du moteur à l'accélération.



Peu de fantaisie à bord, mais la présentation est toujours au goût du jour, malgré une conception plus ancienne. Elle n'évolue guère sur les Corolla restylées du cru 2023.

Certes, leurs phases de fonctionnement en tout-électrique sont très limitées (pour ne pas dire nulles !) et ceux qui circulent beaucoup en ville ou qui parcourent majoritairement des trajets quotidiens courts peuvent, à ce titre, leur préférer les secondes. Mais pour un usage mixte et sans prise... de tête – le jeu de mots est aisé, pardonnez-moi –, elles se révèlent tout à fait pertinentes et aussi économiques car moins chères à l'achat. Elles conservent, de surcroît, l'atout de s'auto-recharger en roulant. Reste que, pour privilégier l'efficacité, la solution retenue d'une motorisation thermique de cycle Atkinson associée à un petit moteur électrique (voire deux dans le cas de la Civic) et surtout à une transmission de type e-CVT (ou assimilée) ne favorise pas toujours l'agrément de conduite.

Bonne nouvelle chez Honda, les ingénieurs ont réussi à limiter les emballements du moteur thermique lors des accélérations prononcées. Et ça change tout !

Primo, il faut noter que l'ensemble hybride de la Civic repose non pas sur le principe d'un moteur thermique secondé par une machine électrique comme sur la Corolla, mais sur celui d'une machine électrique principale de 184 ch (c'est la puissance annoncée) épaulée par un moteur thermique lors de phases de sollicitation précise et courte. À faible allure et à vitesse stabilisée, c'est l'électrique qui entraîne les roues avant ; le 2.0 de 143 ch a, lui, pour mission première d'alimenter et de recharger la batterie fournissant l'électricité. Surtout, les ingénieurs de Honda ont créé dans la transmission des rapports de boîte artificiels, afin de →

donner la sensation d'un passage de vitesses et de lisser ainsi l'effet de patinage : chez Toyota, ce dernier reste marqué et pénible même s'il a été bien atténué au fil des ans. Bref, en un mot, la Civic est nettement plus plaisante à mener. D'autant que la Honda se révèle plus performante, notamment à l'accélération, et affiche un comportement plus efficace et précis. Plus agile, alors qu'elle est pourtant plus encombrante et repose sur un empattement supérieur de 10 cm, elle bénéficie d'une direction plus agréable et de trains roulants plus finement réglés. Et cela tout en préservant un excellent confort de suspension. Elle réagit certes parfois un peu plus sèchement que la Toyota sur certaines irrégularités, mais le compromis entre confort et comportement est globalement meilleur. Les Corolla cru 2023 rattraperont peut-être les dixièmes

actuellement concédés à l'accélération, mais cela ne renversera pas la donne. La Toy' fait toujours preuve d'une grande douceur de conduite, d'un silence de fonctionnement il est vrai légèrement supérieur et d'un confort appréciable. En ville, son gabarit plus contenu et son diamètre de braquage inférieur la rendent plus facile à vivre. Mais dès qu'il s'agit de tailler la route, les amateurs de conduite s'ennuient vite à son volant, son châssis étant presque dénué de toute agilité. Il faut aussi ajouter au crédit de la Honda un bien meilleur freinage. La messe est dite !

VIE À BORD

Fidèle à son habitude depuis onze générations, la Civic présente toujours une stature atypique dans la classe des compactes. Et, c'est sûr, ses 4,56 m de long ne sont pas un atout au moment d'effectuer un créneau dans un trou de souris. Sa ligne plus effilée lui donne d'ailleurs aussi davantage l'air d'une petite familiale classique façon BMW Série 3 que d'une berline compacte. Mais ces dimensions plaident nettement en faveur de l'habitabilité et d'un voyage en famille. Non pas que la Corolla soit étriquée – quoique... elle s'inscrit

dans la moyenne basse du segment –, mais au second rang, les passagers sont bien plus à l'aise à bord de la Honda. Dix centimètres de plus pour caler ses jambes, ce n'est pas une paille ! Et trois de plus en largeur permettent à trois personnes de s'installer plus confortablement. Plus à l'arrière encore, la Civic dispose aussi d'un coffre bien plus grand (presque le double) et tout aussi accessible.

Pour le reste, cela relève davantage des goûts et des préférences de chacun, l'une et l'autre affichant des présentations typiquement japonaises.

Comprenez par là que ni l'une ni l'autre ne cède à la mode du tout-tactile actuellement en vogue. Elles bénéficient bien sûr d'un écran central



HONDA CIVIC

❶ Au vu du comportement routier, nous n'aurions pas été contre des sièges plus enveloppants. Surtout sur cette livrée Sport. ❷ La Civic exploite au mieux son gabarit : elle ménage près de 10 cm de plus que la Toyota pour les genoux, à l'arrière. Et elle y reçoit plus facilement trois adultes, grâce à sa largeur supérieure. ❸ Son coffre est aussi plus grand : 440 dm³ contre 273 dm³. L'enrouleur, qui glisse latéralement, n'est pas plus pratique qu'un cache-bagages classique.



mais ne tombent pas dans la surenchère question taille – celui de la Corolla est néanmoins appelé à être plus grand sur les modèles 2023. Et elles conservent de nombreuses commandes physiques traditionnelles, à commencer par celles qui permettent d'ajuster la température de la climatisation. Les moins geeks d'entre nous s'en réjouissent, mais cela ne signifie pas pour autant que les ergonomies sont d'une simplicité absolue. Elles présentent même une tendance marquée à la dispersion et à l'éparpillement des boutons partout sur la planche de bord, la palme revenant à celle de la Civic. Cela lui donne un petit air années 80 charmant ou désuet : à vous de choisir. Les deux nipponnes rivalisent aussi dans le domaine de la qualité des matériaux →



TOYOTA COROLLA

- ❶ Les passagers sont plus à l'étroit. De ce point de vue, la Toyota s'apparente tout juste à une grosse citadine... à plus de 35 000 € quand même !
- ❷ Si la Corolla n'est pas une grande sportive, sa finition GR Sport opte pourtant pour des sièges baquets très agréables.
- ❸ Le coffre des Corolla Hybride 184 ch n'est pas immense : 273 dm³ seulement.



LA COROLLA PRIVILÉGIE NETTEMENT
LE CONFORT À L'AGILITÉ ; LA CIVIC MÉNAGE
DAVANTAGE LA CHÈVRE ET LE CHOU ●●●

L'UNE SE MONTRE MOINS GOURMANDE EN VILLE, L'AUTRE SUR ROUTE... À VOUS DE CHOISIR EN FONCTION DE VOTRE USAGE PRINCIPAL ●●●

et de la finition, avec un léger avantage à la Civic. En revanche, dans cette version GR Sport qui n'a de sport que le nom, la Corolla soigne son conducteur et le passager avant avec des sièges baquets plus confortables, assurant de surcroît un meilleur maintien latéral.

BUDGET

Contrairement à une hybride rechargeable capable de rouler vraiment en 100 % électrique pendant une cinquantaine de kilomètres

(à condition de recharger la batterie !) et donc de ne consommer aucune goutte de carburant sur cette plage d'utilisation, nos deux concurrentes hybrides "simples" sirotent toujours un peu de sans-plomb. Soit parce que le moteur thermique recharge en permanence la batterie dans le cas de la Civic, soit parce qu'il entraîne directement le train avant de la Corolla. Certes, Honda et Toyota affirment qu'elles aussi fonctionnent en électrique, mais sur de très courtes – pour ne pas dire insi-

gnifiantes – distances. Mais après tout, quelle importance, puisque le débit de consommation se révèle faible et finalement plus régulier que sur une hybride rechargeable, laquelle après avoir été un modèle de vertu en ville devient boulimique sur route ou autoroute une fois sa batterie vide. En moyenne, la Civic se contente de 5,8 l/100 km, alors que la Corolla se satisfait, elle, de 5,9 l/100 km : bravo, les filles ! Il est cependant intéressant de noter que selon les différences techniques et de fonctionnement de leurs ensembles hybrides respectifs, la Toyota s'avère particulièrement sobre en ville, mais plus gourmande que sa rivale sur route et autoroute. Nuances à prendre en considération en fonction de l'usage de chacun...

L'avis de Méline Priam



Enfin une hybride "simple" plaisante à conduire ! Avec un excellent châssis en prime.



Non pas que la Corolla soit petite : elle affiche le même gabarit qu'une Volkswagen Golf ou une Peugeot 308. En réalité, c'est la Civic qui est longue, et l'habitabilité en profite.

Remarquablement bien dotée, avec des équipements plus aboutis de surcroît, la Honda ajoute un tarif plus compétitif. Certes, les Corolla cru 2023 déjà livrables en concession recevront aussi les derniers dispositifs à la mode dont profite déjà la Civic, comme le chargeur sans fil du smartphone ou des systèmes de sécurité passive plus performants. Mais pas à titre gratuit ! Les Corolla "millésime 2023" subissent déjà l'inflation : 1 900 € de plus dans le cas de la GR Sport. Sans doute Honda augmentera-t-il lui aussi ses prix après le lancement commercial de la Civic, mais probablement dans une moindre mesure. En l'état actuel, cette dernière est, de toute façon, une meilleure affaire et, détail non négligeable, vous sera livrée plus vite ! ■

La transmission CVT reste désagréable et quelques chevaux en plus ne changent pas la donne !

60%
Quotient
Émotionnel

VERDICTS

SUR LA ROUTE : HONDA CIVIC

VIE À BORD : HONDA CIVIC

BUDGET : HONDA CIVIC

HONDA CIVIC
e:HEV 184 ch Sport

TOYOTA COROLLA
Hybride 184 ch GR Sport

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.

	Honda Civic	Toyota Corolla
Moteur / Transmission		
Puissance cumulée	■ 184 ch ⁽¹⁾	■ 184 ch ⁽²⁾
Couple maxi	■ 186 Nm à 4 000 tr/mn + 315 Nm (élec.)	■ 190 Nm à 4 400 tr/mn + 202 Nm (élec.)
Type	2 électriques + 4 cyl. en ligne, turbo ess. injection directe	4 cyl. en ligne, ess. injection directe + électrique
Cylindrée/puissance fiscale	1 993 cm ³ /7 CV	1 987 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	e-CVT/1	train épicycloïdal/1
Batterie/capacité	■ lithium-ion/1,05 kWh	■ nickel-hydrure/1,2 kWh

(1) Moteur thermique : 143 ch à 6 200 tr/mn.

(2) Puissance maxi : 152 ch à 6 000 tr/mn (therm.) + 108 ch (élec.).

Châssis		
Diamètre de braquage	■ 12,1 m	■ 11,4 m
Pneumatiques	235/40 R 18	225/40 R 18

Dimensions/Poids		
L/I/h/empattement	4,56/1,81/1,41/2,74 m	4,37/1,79/1,44/2,64 m
Poids/tractable freiné	1 487/750 kg	1 507/750 kg

Performances		
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 29,3/7,6 s	■ 30,2/9,1 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 7,4 s	■ 7,8 s
Vitesse maxi	■ 182 km/h	■ 187 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/30/62 m	■ 10/34/69 m

Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 32 cm	■ 22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 153/147 cm	■ 145/144 cm
Volume de coffre	■ 440 dm ³	■ 273 dm ³

Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■ 49,1/65,2/69 dB	■ 42,3/65,2/68,8 dB

LE BUDGET

Prix	■ 33 700 €	■ 35 300 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (113 g/km)	■ 0 € (119 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	34 350 €	35 950 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km ⁽⁴⁾	■ 3 ans ou 100 000 km ⁽⁵⁾

(3) Malus et options inclus. (4) 10 ans sur l'électrique. (5) 5 ans sur l'électrique.

Équipements communs

7 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR, cam. de recul, chargeur smartphone induction, freinage auto d'urgence, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, instrumentation de bord numérique, jantes alliage, lecture des panneaux, régul./limit. de vitesse adaptatif, rétros rabatt. élec., syst. multimédia avec écran tactile/Bluetooth/GPS/prises USB...

Options

Honda Civic : peinture métallisée/rouge ou bleu (650/900 €).

Toyota Corolla : peinture biton métallisée/Blanc Lunaire Nacré (650/850 €), toit pano (1 000 €).

Consommations		
Moyenne	■ 5,8 l/100 km	■ 5,9 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 5,3/5,7/6,4 l/100 km	■ 4,3/6,6/6,9 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 686 km/40 l	■ 728 km/43 l

Note EuroNCAP	En cours	5 étoiles
Pays de fabrication	Japon	Japon

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

Honda Civic

La Civic ne domine pas la Corolla en tous points. Cette dernière conserve l'avantage de sa consommation urbaine plus basse et de sa douceur de conduite; son confort et son gabarit plus compact plaident aussi en sa faveur. Mais la nouvelle Civic la surclasse sur la route tant en performances qu'en comportement routier et en agrément de conduite. Au surplus, elle est nettement plus spacieuse et moins chère.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

DOUBLE JEU

Un look de fusée, une puissance d'avion et 330 km/h en pointe, mais pas un seul euro de malus... Le beurre et l'argent du beurre.

Par Laurent Chevalier

A peine suis-je glissé dans le baquet que la toute première surprise provient de la présentation intérieure. Les progrès y sont flagrants par rapport à l'ensemble des McLaren existantes. C'est enfin ergonomique et les interfaces sont devenues logiques. Surtout en ce qui concerne l'écran central, dont les subtilités donnaient jusqu'à présent l'impression d'être une poule devant un couteau. Mais assez parlé d'aspects pratiques, passons aux choses sérieuses. Le V6 se réveille après que l'Artura s'est élancée en tout-électrique, sur le mode Normal. Pour les autres programmes de conduite, c'est un jeu d'enfant. Il y a un manettino de chaque côté du volant, à portée d'index. De quoi donner l'envie de craquer l'allumette en passant sur le mode Track. Le 3 litres répond du tac au tac et l'Artura donne la sensation de vouloir décoller. Fini le relatif creux à bas régime des McLaren 650 ou 720 S. La poussée est immédiate et vous cueille à froid. Au point de trancher avec les V8 des modèles 765 LT ou Senna. L'autre bonne nouvelle, c'est que le V6 ne s'essouffle pas à hauts régimes. Il grimpe à 8500 tr/mn en moins de temps qu'il

n'en faut pour l'écrire. Avant qu'un bip digne du jeu des 1 000 Francs ne retentisse pour avertir de l'imminence du rupteur. Banco ! La boîte passe le rapport à la volée et l'Artura repart de plus belle. Le seul bémol concerne les wastegates aphones, contrairement à celles de la 600 LT par exemple. En matière de poussée, en revanche, c'est très probant. Il suffit de regarder la rapidité avec laquelle le compteur monte à 200 km/h, avant que vous ne vous jetiez sur les freins pour sauver votre permis.

Ultra-vigoureux ou explosif : à vous de régler la catapulte.

En ce qui concerne l'émotion pure, toutefois, et indépendamment de la question de la puissance, le V6 de la Ferrari 296 GTB reste plus communicatif grâce à son absence d'inertie, sa façon de respirer dans les tours, son élasticité, son allonge et sa musique. Le coup de pouce électrique est également plus marqué chez Ferrari (163 ch pour la 296 GTB contre 95 ch sur l'Artura). Cependant, l'autonomie en mode électrique est supérieure au volant de la McLaren. C'est loin d'être désagréable pour évoluer dans des bouchons qui s'éternisent, par exemple. ➔





EN MATIÈRE D'AGRÈMENT, LA COPIE FRISE LE SANS-FAUTE. LE SEUL VRAI DÉFAUT DE L'ARTURA, C'EST DE POUVOIR ÊTRE COMPARÉE À LA FERRARI 296 GTB ●●●

Au point de vue du comportement routier, McLaren a une longueur d'avance avec sa cellule carbone et son poids plume. Mais Woking ne s'arrête pas là, en mettant davantage l'accent sur les sensations de conduite. *"Nous avons fait des tests avec une direction électrique et un freinage drive-by-wire, mais les résultats ne nous ont pas convaincus. Ce n'était pas ce que nous recherchions sur le plan des sensations de conduite. Nous avons donc opté pour une direction assistée hydrauliquement et une commande de frein classique à Master vac"*, nous explique-t-on. C'est d'autant plus rare que ces dernières ont disparu sur la plupart des GT comme la Corvette Stingray ou la Maserati MC20. Et ça paie ! Pas de direction qui tourne dans le vide, ni de champignon spongieux à la place de la pédale de frein.

Au volant, l'Artura présente une vraie lecture de la route.

Elle vous donne l'impression de savoir où vous mettez les roues et d'avoir les métatarsiens posés sur les plaquettes en céramique pour mieux sentir les décélérations. C'est différent de la Maserati MC20 par exemple, dont les étages successifs de filtres électroniques finissent par brouiller les pistes. Cela permet aussi de profiter des améliorations apportées par le tout nouveau châssis de l'Artura. Cela concerne non seulement la coque, mais aussi la suspension dont la triangulation arrière inférieure est désormais composée de deux parties. Sans oublier le nouveau différentiel e-diff pour mieux répartir le couple entre les roues arrière. Quelques tours sur le circuit d'Ascari, en Espagne, permettent de cerner les limites inatteignables de l'Artura sur routes ouvertes. McLaren repousse la tendance au sous-virage par rapport à la 570 S ou à la GT et autorise une reprise des gaz plus franche en sortie de courbe. Cela s'accompagne d'une agilité invraisemblable et d'une inertie si

McLaren profite de la nouvelle cellule carbone pour revoir la présentation de fond en comble. L'ensemble est beaucoup plus ergonomique et les commandes sont plus intuitives.



L'avis de Laurent Chevalier



Le V6 est très efficace mais pas aussi spectaculaire que celui de chez Ferrari.



McLaren annonce 1 498 kg tous pleins faits : exceptionnel pour une hybride ! Le comportement dynamique s'en ressent, d'autant que l'emplacement des batteries abaisse le centre de gravité.





faible qu'il est possible de rattraper des situations habituellement désespérées au volant de la plupart des sportives modernes. L'Artura brille par sa stabilité et l'impression qu'elle donne d'avoir un centre de gravité au ras des pâquerettes. Sans parler de l'excellent travail des suspensions et de l'amortissement, qui présente une faible amplitude des mouvements de caisse sans verser dans l'excès d'un verrouillage dur comme du bois. En matière de plaisir au volant, la copie frise le sans-faute. Idem pour la sécurité active, sur laquelle McLaren insiste en travaillant avec Pirelli. Pas uniquement pour la mise au point de l'auto, mais aussi pour son développement général. Cette collaboration aboutit à un inédit système baptisé Pirelli Cyber Tyre. Pour schématiser, il s'agit d'un patch intégré à chaque pneu, plus précis que les systèmes placés sur les jantes dont les températures différentes en perturbent la lecture. Sur le principe, pourquoi pas. Mais nous attendrons un essai plus complet pour juger de son efficacité. Pour le moment, réjouissons-nous. L'Artura est une auto bien née, bien finie et bien mise au point. ■

L'Artura démarre sans un bruit en mode Normal et devient une authentique voiture de course dès que l'on appuie sur le programme Race. Sans transition et en une fraction de seconde !



PLUS
Agilité
Précision
Homogénéité
—
MOINS
Longue liste d'options
Sonorité du V6

MCLAREN ARTURA 680 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	680 ch ⁽¹⁾
Couple cumulé	585 Nm (therm.) + 225 Nm (élec.) ⁽²⁾
Type	V6 biturbo hybride, essence + 1 électrique
Cylindrée/puissance fiscale	2993 cm ³ /NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/8

(1) Puissance maxi : 585 ch à 7500 tr/mn (therm.) + 95 ch (élec.).

(2) Couple maxi : 720 Nm à 2250 tr/mn.

Châssis	
Diamètre de braquage	11,5 m
Pneumatiques AV-AR	235/35 R 19-295/35 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,54/1,97/1,19/2,64 m
Poids/tractable freiné	1498 kg/impossible

Performances	
0 à 100 km/h	3 s
Vitesse maxi	330 km/h ⁽³⁾

(3) Régulée automatiquement.

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	160 dm ³

LE BUDGET

Prix	235 548 €
Bonus écologique (CO ₂)	0 € (104 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	323 964 €
Garantie	5 ans ou 75 000 km

(4) Bonus et options inclus.

Équipements de série ■

2 airbags, aide au parking AV/AR, Bluetooth, climatisation automatique, démarrage sans clé, détecteurs pluie/luminosité, instrumentation de bord numérique, jantes 19 et 20 pouces, phares full LED, réglages des modes de conduite, sellerie cuir, suspension adaptative, système multimédia/GPS connecté/prises USB/système audio standard.

Options

Jantes en alu forgé (3 240 €), peinture spéciale MSO/MSO satinée (9 490/22 970 €), sièges électriques chauffants à mémoire avec réglages lombaires (4 240 €), spoiler arrière en carbone (4 460 €), système audio Bowers and Wilkins (4 770 €).

Consommation	
Mixte	5,6 l/100 km
Autonomie électrique	31 km
Réservoir	66 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Grande-Bretagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'Artura n'est pas une simple resucée hybride de la 720 S amputée de deux cylindres. Il s'agit bien d'une nouvelle voiture, du châssis jusqu'aux suspensions en passant par le moteur et l'habitacle. L'ensemble est bien né et les qualités dynamiques restent exceptionnelles, malgré le poids des batteries.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

La Mégane, star de la gamme Renault et du marché français depuis plus de vingt-cinq ans, fait sa révolution. Elle sera désormais électrique ou ne sera pas ! Nos Experts ont vérifié si l'histoire d'amour avec ses concitoyens pouvait se poursuivre.



Matériaux raffinés et écologiques, finition soignée et grand écran très bien conçu, la Mégane franchit encore un cap en matière de qualité.



Plus courte que la version thermique (- 16 cm), la Mégane E-Tech est pourtant plus spacieuse.



Malgré une masse importante, le comportement routier est loin d'être pataud, et le confort de suspension ne souffre pas trop des grandes roues.

RENAULT MÉGANE E-TECH

EV60 220 ch Optimum Charge Iconic – **47 400 €**

Bonus écologique : 2 000 € (0 g/km CO₂)



Pas d'exploit pour l'autonomie qui atteint un peu plus de 300 km avec la batterie de 60 kWh. La version Optimum Charge se dote d'un chargeur embarqué de 22 kW (en AC, 130 en DC) pour "faire le plein" plus vite.



Franck Lagorce
(Pilote)

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



Mélina Priam
(Journaliste)

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



Ghislain Bacon
(Taxi)

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

Pour une voiture électrique, je trouve les suspensions trop fermes. Cela évite le roulis, mais pénalise trop le confort.

L'avis du pilote



Je salue la démarche de Renault de faire passer la Mégane au tout-électrique, mais alors pourquoi l'affubler de réglages de suspension aussi fermes? Même si le moteur bénéficie d'un couple généreux, ce n'est pas une sportive. Évoluer en mode Sport présente d'ailleurs peu d'intérêt. L'amortissement cassant apparaît inutilement rigide. Avec en plus une direction très incisive, la voiture cherche sa route; le conducteur est souvent obligé d'opérer de micro-corrections avec le volant. Et tout le monde est ballotté dedans. D'autant plus que les sièges avant manquent de maintien. **Le freinage aussi est un peu difficile à doser, en particulier pour des personnes peu habituées au principe de régénération d'énergie.** L'attaque de la pédale n'est pas franche, et l'ABS se déclenche tout de suite, faisant perdre le pouvoir directionnel au conducteur. À l'accélération, le sous-virage est assez présent. Enfin, même si cela dépend beaucoup du revêtement, je trouve qu'il y a de nombreux bruits de roulement. Dommage, car l'environnement de bord est vraiment très réussi.

Elle s'inscrit dans la tradition des "voitures à vivre" chères à Renault. Mais son autonomie est encore un peu juste.

L'avis de la journaliste



En faisant le choix de l'électrique pour sa compacte, Renault frappe un grand coup. Mais dommage de ne pas être allé plus loin en matière d'autonomie. Même si elle est pétrie de qualités, agréable à conduire, confortable, avec un champ d'action réel d'un peu plus de 300 km (loin des 450 km promis), elle ne surclasse pas ses concurrentes (Nissan Leaf, Volkswagen ID.3). C'est légèrement court pour les grandes distances et cela la renvoie à un statut de "grosse citadine". Sauf qu'à plus de 47 000 €, ça fait cher la citadine! **En revanche, Renault a travaillé sur les temps de charge.** Cette version Optimum Charge reçoit un chargeur embarqué de 22 kW (la concurrence se limite souvent à 11 kW) en courant alternatif (et 130 kW en continu) pour recharger plus vite sur les bornes correspondantes. Cela permet, par exemple, de reprendre un peu plus de 200 km d'autonomie en trente minutes. Mais cet équipement n'est pas cadeau, alors qu'il semble indispensable pour les années à venir. En livrée Iconic, la Mégane perce le plafond de 45 000 € qui donne droit au bonus de 6 000 €. Par conséquent, le gap avec une version Techno, déjà bien pourvue, atteint 7 100 €.

Vous m'auriez caché le losange sur le volant, je n'aurais jamais cru que c'était une Renault. Que de progrès en finition!

L'avis du taxi



Alors là, je suis scotché par la qualité de présentation! Renault ne nous avait pas habitués à aussi bien. Les matériaux sont vraiment élégants, les détails léchés, et l'assemblage est soigné... Je suis également impressionné par l'interface du nouveau système multimédia et l'ensemble formé avec l'instrumentation de bord. Non seulement l'écran est superbe, mais il est remarquablement intuitif! C'est sans doute le plus facile à appréhender du marché. Et j'apprécie qu'il ne soit pas nécessaire de passer par lui pour accéder aux réglages de climatisation. C'est un modèle vraiment très plaisant à conduire: l'arrivée linéaire de la puissance évite tout à-coup et permet d'avoir une conduite très fluide, qui se marie à la perfection avec le tempérament d'une auto électrique. **En dégagant complètement la zone centrale, les concepteurs ont optimisé la sensation d'espace et favorisé les rangements.** C'est génial! Ce n'est pas une grande voiture, mais le conducteur a de la place. À l'arrière, la suppression du tunnel de servitude offre de l'espace et un plancher plat. Il est juste un peu haut, comme le seuil de coffre d'ailleurs, et oblige les passagers à relever les jambes.

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT



Volkswagen ID.5, Kia EV6, Volvo C40, Skoda Enyaq Coupé et Hyundai Ioniq 5

CLÉMENT CHOULOT

Diesel + électrique...

Avec les contraintes actuelles, il est difficile de savoir quelle voiture acheter lorsque l'on habite en rase campagne avec des transports en commun pas toujours accessibles (train, bus)... Mon lieu de travail se situe à 180 km mais peut varier... Mes trajets sont essentiellement sur autoroute et je tracte parfois une remorque (van pour chevaux) avec un PTAC de 1 500 kg. Je pense passer à l'hybride ou à l'électrique à moyen terme. Dois-je garder ma voiture diesel pour les fois où je tracte ou en cas de coupure de courant, et me déplacer en électrique pour les trajets domicile-travail ? Comment vieillissent les batteries quand on parcourt 50 000 km par an ? **T. B.**



YAALAN / SHUTTERSTOCK

Pour tracter, rien de mieux qu'un diesel avec beaucoup de couple, même si certaines électriques ou hybrides affichent aujourd'hui des poids maxi remorquables freinés supérieurs à 1 500 kg. Si vous le pouvez, "réservez" votre véhicule diesel à cette utilisation. Difficile d'imaginer parcourir plus de 50 000 km par an en électrique et, par ailleurs, ce type de distance rend l'acquisition d'une hybride rechargeable peu intéressante. Toutefois, sachez que les batteries sont, en général, garanties 8 ans ou 160 000 km.

Dépassements sans risques

Dans le "comparatif des crossovers électriques", paru dans *L'AJ* n° 1114, il me semble que les chiffres de la mesure "90 à 130 km/h en Drive" ne sont pas réalistes. Ils sont excessivement lents, ne trouvez-vous pas ? **D. D.**

Vous avez raison, il s'agit d'un regrettable "copier-coller".

Les bonnes mesures sont en effet les suivantes :

- Volkswagen ID.5 : 7,4 s
- Hyundai Ioniq 5 : 6,4 s
- Kia EV6 : 6 s
- Skoda Enyaq Coupé : 7,3 s
- Volvo C40 : 6,2 s

Une caravane derrière ma Toyota Yaris Cross ?

Est-il possible de tracter une caravane de 750 kg avec une Toyota Yaris Cross AWD-i Hybride ? **J. S.**

Le poids maxi remorquable pour une caravane (ou une remorque) freinée est de 750 kg, mais il est limité à 550 kg seulement si celle-ci ne dispose pas de système de freinage.



Toyota Yaris Cross

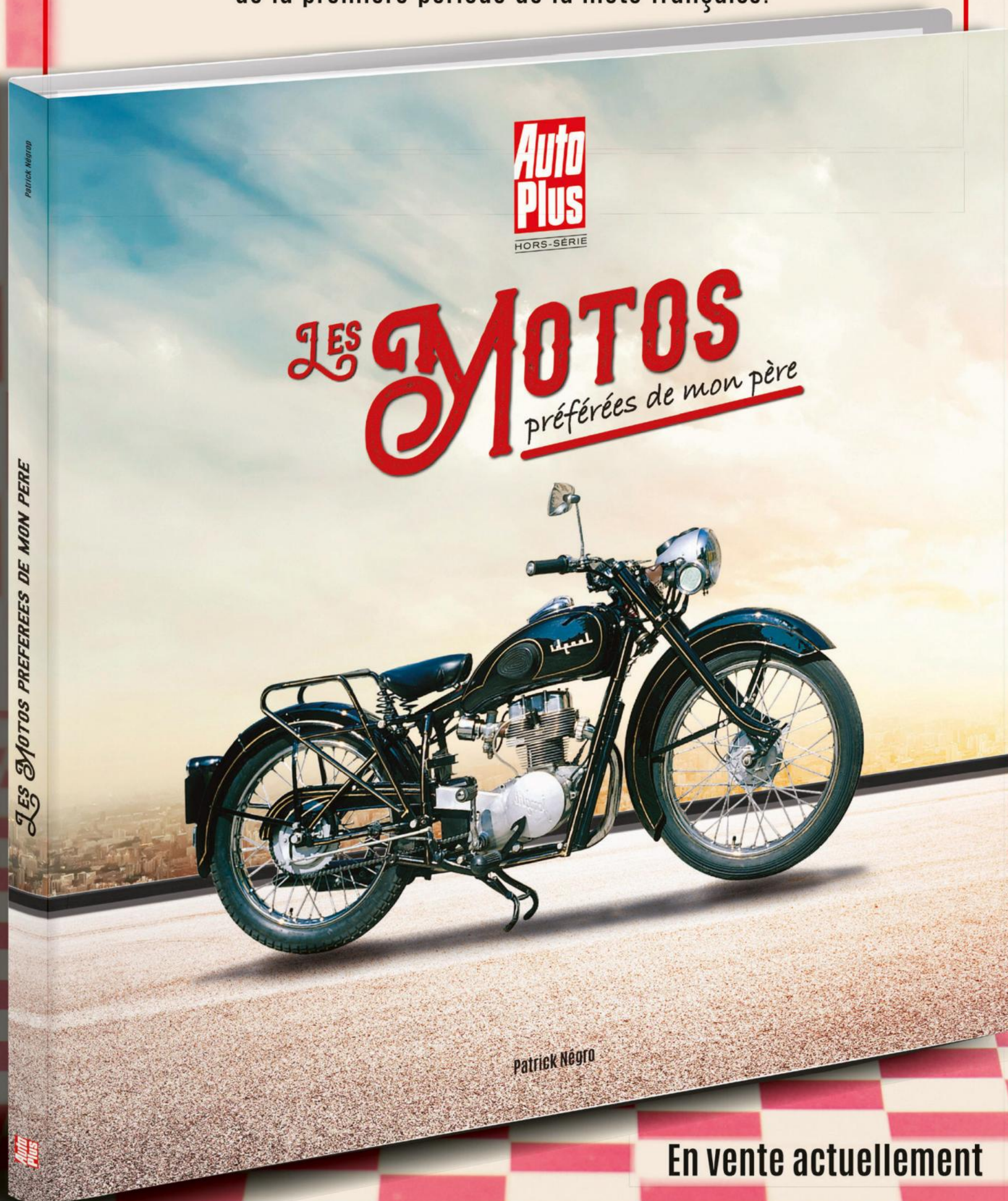
ARNAUD SAUNIER

LES

MOTOS

préférées de mon père

Découvrez la fantastique épopée de ces motos françaises à travers des magnifiques illustrations d'époque, pour la plupart inédites. L'histoire des marques les plus emblématiques de la première période de la moto française.



En vente actuellement

UNE MAMIE TOUJOURS VERTE



Elle symbolise une époque qu'elle a révolutionnée à sa façon en matière d'automobile. Cette année, la R5 souffle ses 50 bougies! Cela valait bien la peine de la ressortir du garage Renault Classic pour constater qu'elle n'a pas vieilli. Certains de ses choix délibérés sont même furieusement modernes.

Par Méлина Priam Photos Yann Lefebvre et Greg





Oui, il y a du roulis et les débattements des suspensions sont d'un autre temps, mais le confort est au rendez-vous!



Les planches de bord épurées ne sont pas l'apanage des voitures électriques bardées d'écrans tactiles. Certes, les matériaux ont un peu vieilli...

Se retrouver au volant d'une voiture plus vieille que soi, cela n'arrive pas tous les jours! Ce qui me rassure, c'est qu'elle est terriblement moderne, jeune et dynamique, cette R5 TL (*voir frise*)! Pourtant, 50 ans, c'est un âge canonique pour une auto! En l'apercevant me faire de l'œil sur le parking de l'usine de Flins, où dort désormais le patrimoine Renault, et me tendre ses portières grandes ouvertes, c'est un choc! Qui oserait, en 2022, commercialiser une voiture orange, même une citadine? Avec, s'il vous plaît, un habitacle coordonné – je vous préviens, ça pique les yeux. Et, cerise sur le gâteau, des sièges en Skaï, par 34 °C à l'ombre, ça brûle les fesses. En 1972, la R5 ose tout: un style plus en rondeurs que celui de ses rivales, pas franchement dans la tendance du moment, une carrosserie 3 portes avec hayon, des portes sans poignées remplacées par des boutons-poussoirs, des boucliers innovants qui enveloppent la carrosserie, sans oublier une planche de bord minimaliste qui regroupe informations et commandes de manière ergonomique.

36 CH ET 730 KG : LESS IS MORE, COMME DISENT LES ANGLAIS!

Mais, techniquement, la R5 n'a rien de révolutionnaire. Aujourd'hui, nous dirions d'elle, avec peut-être une pointe de dédain, que ce n'est "qu'une" 4L reconditionnée. C'est vrai. Détail marquant, elle reprend la fameuse commande de boîte au tableau de bord, que les jeunes conducteurs d'aujourd'hui regardent comme une poule regarderait une fourchette. Sa précision très caoutchouteuse est quelque peu aléatoire, mais la boîte est synchro et c'en est fini du double débrayage: ouf! En revanche, la direction n'est pas assistée. Pas grave... La R5 mesure 3,53 m de long, soit 50 cm de moins que sa lointaine descendante la Clio VI. Oui, mais elle pèse moins de 800 kg. Pas besoin de faire de la musculation pour réussir un créneau, il faut simplement penser à la mettre légèrement en mouvement pour manœuvrer.



À ses débuts, la R5, conçue sur le châssis de la 4L, en reprend aussi le levier de vitesses au tableau de bord.

Malgré ce gabarit de poids mouche, ce n'est pas la place qui manque à bord. Quatre adultes s'y glissent sans problème. À l'arrière, il ne faut certes pas toiser plus de 1,75 m, mais en 1972, les ados ne se nourrissaient pas au McDo et, ma foi, ce n'était sans doute pas plus mal! En revanche, clin d'œil amusant, vous aviez l'autorisation de copieusement les... enfumer! Si désormais tout le monde veut sa prise USB, à l'époque, chacun avait droit à son cendrier! Les équipements de bord se comptent sur les doigts d'une main, mais pas moins de trois cendriers – un grand à l'avant avec son porte-cigarettes et deux petits à l'arrière – fleurissent à l'intérieur. Autre temps, autres mœurs! Ne comptez pas trop non plus sur les organes de sécurité pour vous éviter des bobos lors d'un choc frontal. Ceux-ci se résument à deux ceintures à l'avant. Pour autant, même dans la circulation de 2022, mon

13 ANS D'UNE BELLE HISTOIRE



R5 L (1972)

Après cinq ans d'études, la R5 débarque. La L, la plus économique, se contente d'un 782 cm³ de 36 ch, mais pèse 730 kg. Elle passe vite à 845 cm³. Pas de chichis côté freins: du tambour à l'avant et à l'arrière. Elle reprend aussi la boîte à 4 rapports avec le levier au tableau de bord de la 4L. Pour l'anecdote, les premières R5 arboraient un losange simpliste qui, trop proche du logo de Kent, sera remplacé par celui de Vasarely.

R5 TL (1972)

La version plus haut de gamme est dotée d'un moteur de 956 cm³ de 45 ch environ, ce qui lui permet de pousser des pointes jusqu'à 130 km/h (120 km/h pour la L), à une époque où la vitesse n'est pas limitée! Cette version reçoit des freins à disque à l'avant et, si elle conserve 4 rapports, elle propose en option une commande au plancher jugée plus chic que celle au tableau de bord. Elle deviendra la norme à partir de 1974 sur la R5 LS.



R5 Electric (1972)

Eh non, la R5 n'a pas attendu la mode du retrofit pour passer à l'électrique. Dès 1972, une version est développée en partenariat avec EDF. Équipée d'un moteur Unelec à courant continu de 7,5 kW et de huit batteries de 6 V chacune, elle a été produite à une centaine d'exemplaires pour l'usage d'EDF et n'a jamais été commercialisée.



Elle mesurait 50 cm de moins (3,53 m) qu'une Clio actuelle. Et pourtant, la place aux jambes était loin d'être ridicule.



Les informations sont minimalistes et comportent parfois une marge d'erreur assez importante!



R5 GTL (1976)

Après une version TS, évolution de la TL, lancée en 1975, Renault prend conscience que la crise pétrolière est passée par là. Il sort alors la GTL qui se reconnaît à ses protections de carrosserie en plastique. Elle reprend le 1289 cm³ de la TS, mais abaisse la puissance à 45 ch et allonge surtout ses rapports de boîte pour faire tomber sa consommation. Elle sera déclinée en 3 et 5 portes (à partir de 1980), et deviendra la R5 la plus vendue.

R5 Alpine (1976)

Renault n'est pas à une contradiction près. D'un côté, la GTL répond aux impératifs de frugalité de l'époque; de l'autre, le sport est à la mode. En réponse notamment à la Volkswagen Golf GTI, Renault confie à Alpine le soin de concevoir et fabriquer une petite sportive. Les motoristes de Dieppe poussent le moteur de la R5 TS à 1397 cm³ et 93 ch, associé à une boîte de vitesses à 5 rapports, ce qui permet à la "bête" d'atteindre 175 km/h.



R5 Automatic (1978)

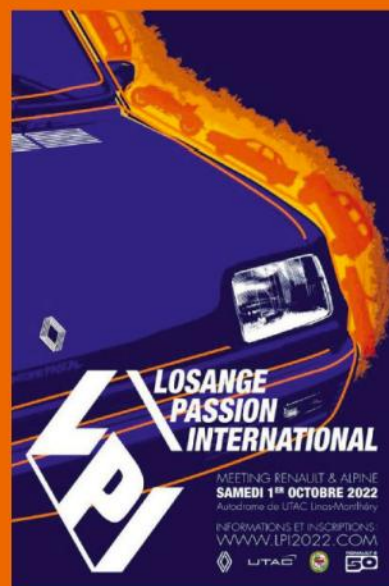
Dans les années 70, les Français ne sont guère friands de transmission automatique. Mais, en avance sur son temps, et peut-être influencé par son aventure américaine, Renault lance une version Automatic avec une boîte à 3 rapports, sur la base du 1300 cm³ de la GTL mais dont la puissance est portée à 55 ch. Cette version se distingue aussi par une finition plus raffinée.

En 1972, la R5 est une stricte 3 portes. La version 5 portes arrivera en 1979.

acolyte Yann Lefebvre et moi ne nous sommes pas sentis en danger. Nous avons au contraire savouré ces retrouvailles avec une simplicité fonctionnelle, malgré une aiguille de compteur qui sautille en permanence entre deux vitesses – après tout, 80 ou 90 km/h, peu importe, les radars n'existaient pas en 1972 ! Nous avons renoué avec cette délicieuse sensation de liberté consistant à rouler fenêtre ouverte et coude à la portière... pour oublier l'absence de clim – si c'est pas écolo, ça, alors ! Ce qui n'a pas manqué de nous renvoyer aux exigences actuelles démesurées. Le temps d'une journée, j'ai adoré la légèreté de la R5, son petit côté nerveux qui permet de griller les gros SUV endormis au feu vert et son confort de suspensions remarquable. Et j'ai souri de ses bruits de mobilier et, plus encore, de ses imprécisions, de ses prises de roulis spectaculaires que je critiquerais sans vergogne sur une auto actuelle. À cela près que du roulis sur une auto de 800 kg, ce n'est pas la même limonade qu'avec une enclume de 2 t. Et ne croyez pas que ce soit de la nostalgie, juste la satisfaction de redécouvrir une voiture qui collait à son époque et répondait aux attentes des automobilistes. Je ne suis pas certaine que les productions actuelles fassent toutes de même. ■

Merci au Moulin des marais à Hardricourt (78) pour son chaleureux accueil et son aide lors de notre séance photos. www.lemoulindesmarais.com

RENDEZ-VOUS À MONTLHÉRY



Renault n'ayant, hélas, toujours aucun musée ouvert au public, le département Renault Classic a donc multiplié les participations à divers événements pour célébrer les 50 ans de la R5. Du Monte-Carlo à Rétromobile en passant par Le Mans Classic et même le Festival of Speed de Goodwood, la R5 a joué les stars. L'une des dernières occasions d'aller à sa rencontre sera le Losange Passion International. Organisé par le Club des amateurs d'anciennes Renault, il se déroulera le 1^{er} octobre sur l'autodrome de Linas-Montlhéry. Renseignements : www.lpi2022.com

R5 Alpine Groupe 2 (1978)

En 1978, le sport automobile est toujours un vecteur de communication porteur pour un constructeur. Créé en 1975, Renault Sport se voit confier la mission de préparer deux voitures en vue de participer, entre autres, au Rallye Monte-Carlo. Le 1397 cm³ est porté à 137 ch et le châssis reçoit de nombreux renforts pour supporter cette contrainte. Jean Ragnotti et Guy Fréquelin amèneront "les planches à roulettes" aux 2^e et 3^e places.



R5 Turbo (1980)

Pour le championnat du monde des rallyes, la réglementation impose que la voiture soit produite à 400 exemplaires. Présentée au Salon de Paris 1978, conçue par Jean Terramorsi et Yves Legal, la R5 Turbo crée la surprise avec son look "bodybuildé" et son moteur de 160 ch placé en position centrale arrière. Cette propulsion "agitée" sera finalement produite à 4857 exemplaires.

R5 TX (1982)

La R5 fête ses 10 ans et se fait de plus en plus chic : jantes alliage, volant cuir, sièges en velours... Renault lui offre l'appellation "TX", réservée aux berlines R16 et R30 TX. Mais déjà, la R5 est poussée vers la sortie par sa remplaçante, la Supercinq; elle est rebaptisée "Lauréate" en 1985 avant de prendre sa retraite. Au total, la R5 sera produite à 5,5 millions d'exemplaires, 9 millions en ajoutant la 2^e génération.



AUDI ET PORSCHE EN FORMULE 1!

Après s'être longtemps tenu à l'écart des grands prix, le groupe Volkswagen prépare une arrivée en force en Formule 1 à l'horizon 2026, avec deux marques prestigieuses : Audi, dont la venue est d'ores et déjà officialisée, et Porsche.

Par **Alain Pernot**

Cela fait des mois que la rumeur couvait dans les paddocks, mais la confirmation de cette arrivée majeure tardait. C'est que, avant de s'engager, le groupe Volkswagen a œuvré dans les coulisses pour que la nouvelle réglementation moteur soit bien conforme à ses souhaits. Depuis le dieselgate, le groupe allemand, sous haute surveillance, est en effet contraint de concentrer ses investissements sur des solutions "durables", et son entrée en Formule 1 ne pouvait échapper à cette ligne de conduite. En faisant miroiter la venue de deux nouvelles marques en F1, le géant allemand a su se faire entendre. Après des mois d'intenses négociations, les règles techniques qui entreront en vigueur en 2026 répondent bien à ses attentes. *"Compte tenu du nouveau règlement, c'est le moment parfait pour nous de continuer nos succès en sport automobile en nous engageant en Formule 1, a annoncé Markus Duesmann, le patron d'Audi, à Spa-Francorchamps, en marge du Grand Prix de Belgique. La F1 a décidé de changer son règlement en accordant encore plus de puissance électrique et en adoptant un carburant 100 % renouvelable. Ces décisions, ajoutées au plafonnement des budgets, rendent cette discipline très attractive pour nous."*

Audi se positionne comme un fournisseur de groupes propulseurs, mais n'a pas révélé l'équipe qu'elle motorisera. Celle-ci sera annoncée d'ici

à la fin de l'année. Après avoir un moment envisagé de s'associer à McLaren, la firme aux anneaux aurait finalement jeté son dévolu sur l'équipe Sauber, qui représente actuellement Alfa Romeo en grands prix. Mais la marque au trèfle à quatre feuilles, qui agissait comme un simple sponsor, a dévoilé qu'elle quitterait la scène à

l'issue de la saison 2023. Un timing idéal pour laisser place à Audi, qui serait prêt à acheter 75 % des parts de l'équipe suisse à son propriétaire, le milliardaire suédois Finn Rausing.

La marque aux anneaux planche déjà sur le groupe propulseur de la saison 2026. Il sera conçu et fabriqué à Neuburg, l'usine d'Audi Sport située à quelques kilomètres d'Ingolstadt. Pour ce faire, Audi sacrifie son retour en Endurance, qui était prévu à l'horizon 2023. Mais le programme Rallye Raid, inauguré en janvier dernier et mené avec un RS Q e-tron, est maintenu. Comme ce fut le cas en Rallye et en Endurance, il faut s'attendre à de puissantes synergies entre Audi Sport et Audi AG, qui a toujours intégré la compétition dans sa politique de R&D.

L'annonce faite à Spa n'est que le premier étage de la "fusée" Volkswagen. En effet, il est acquis que Porsche rejoindra aussi la Formule 1 en 2026. Un partenariat avec Red Bull devrait être confirmé très rapidement.

"Il s'agira de deux projets distincts, comme ce fut le cas au Mans. Audi et Porsche auront des châssis et des groupes propulseurs différents."

Markus Duesmann, patron d'Audi



Peut-être même le sera-t-il déjà au moment où vous lirez ces lignes. Porsche est prêt à racheter, dans un premier temps, 50 % des parts de l'équipe autrichienne et pourrait même la reprendre à son nom à l'avenir. Contrairement à ce qu'il est imaginable à une époque où les économies d'échelle influencent de nombreuses stratégies, il n'est pas question de décliner un même groupe propulseur sous deux marques différentes. *"Il s'agira de deux projets distincts, comme ce fut le cas au Mans, a précisé Markus Duesmann à Spa. Cela a donné lieu à une grosse discussion en interne, mais les deux marques ont leurs propres fans. Aussi, nous aurons des châssis et des groupes propulseurs différents."* Le patron d'Audi a même lâché un scoop : *"Notre moteur sera fabriqué en Allemagne et celui de Porsche en Angleterre."* Une révélation très étonnante si l'on se rappelle le savoir-faire extraordinaire qu'avaient mobilisé les équipes allemandes de Porsche pour produire le moteur hybride ayant imposé sa loi en Endurance entre 2015 et 2017. Cette arrivée de deux nouvelles marques dans le paddock fait du bien à la Formule 1, qui avait jusqu'ici bien du mal à attirer de nouveaux motoristes depuis l'avènement de l'ère hybride en 2014. Pire, sur les quatre marques présentes, Honda avait décidé de quitter la scène à la fin de la saison dernière, laissant Red Bull entretenir directement ses moteurs. ■



Grâce à un moteur TAG conçu par Porsche, McLaren a dominé la F1 en 1984 et 1985.

PORSCHE, AUDI ET LA F1

Si ces deux marques se sont constitué des palmarès impressionnants dans de nombreuses disciplines du sport automobile, elles n'ont pas encore marqué la Formule 1 de leur empreinte. Porsche s'est bien engagé directement dans la discipline en 1961 et 1962, avec une voiture 100 % maison, mais il s'agissait d'un programme sans ambition. Cela n'a toutefois pas empêché Dan Gurney de remporter le Grand Prix de France 1962. Un exploit sans lendemain, Porsche s'étant ensuite contenté d'un rôle de motoriste, concevant pour le compte de TAG un magnifique V6 turbo qui a permis à McLaren de briller entre 1984 et 1987. En revanche, sa dernière incursion en F1 (la fourniture d'un V12 à l'équipe Footwork-Arrows en 1991) s'est soldée par un cuisant échec. Quant aux anneaux d'Audi,

Les quatre anneaux d'Audi vus en grand prix dans les années 30.



LAT IMAGES/MOTORSPORT

La seule victoire de Porsche sous son nom en Formule 1 date de 1962.



PHIPPS/SUTTON MOTORSPORT

il faut remonter aux années 30 (le championnat du monde de Formule 1 n'existait pas encore) pour trouver trace de leur présence en Grand Prix. C'était sous le label Auto Union (photo ci-dessus), qui a marqué son temps en introduisant le concept de monoplace à moteur arrière. Une trouvaille d'un ingénieur nommé... Ferdinand Porsche!



La prochaine arrivée d'Audi en F1 est pour l'instant symbolisée par cette simple maquette.



C'était en
novembre 1979
dans L'Auto-Journal...

EN MESURES

L/l/h :
 4,31 x 1,68 x 1,39 m

Poids : 1059 kg

Puissance :
 68 ch DIN à 5 600 tr/mn

1 000 m d.a. :
 37 s 9/10

V. max. :
 150,9 km/h

Consommation
à 90 km/h :
 6,3 l/100 km



La Talbot 1510 n'a rien d'une sportive, ce qui n'empêche pas les journalistes de L'Auto-Journal de l'essayer à fond! Sous cet angle, on remarque la face avant redessinée, qui gagne en aérodynamisme.

LA TALBOT SIMCA 1510 LS À L'ESSAI

À la fin des années 70, Peugeot rachète les marques de Chrysler Europe et les réunit sous le blason Talbot, auquel il offre une seconde vie. L'opération s'accompagne de quelques chamboulements dans la gamme. Ainsi, la Chrysler 1307, née Simca, devient la Talbot 1510 et bénéficie à cette occasion d'un restylage.

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

Extraits...

■ "Au cours de l'été, deux événements se sont passés à Poissy, qui en a vu bien d'autres : Chrysler a repris le chemin des États-Unis en laissant le champ libre à Talbot et la 1307 est devenue 1510."

■ "Ce coup de baguette magique s'est porté sur l'avant de la voiture, allongé mais surtout penché dans l'autre sens, pour s'aligner sur la mode maison."

■ "Que signifie 1510 ? Pourquoi pas 1515, Marignan, la seule date de l'Histoire retenue, paraît-il, par les Français ?"

■ "Laissons ce mystère pour nous intéresser à qui porte ce numéro ésotérique, réservé aux initiés d'une secte ayant son siège à Poissy, en France, plus précisément dans les Yvelines."

■ "La Talbot 1510 est proposée sous quatre versions de base qui correspondent très fidèlement aux spécifications des anciennes Chrysler 1307 à 1309. Celles-ci ont été rayées prématurément de la vie active après avoir beaucoup souffert de la concurrence sauvage des jeunes sœurs Horizon."

■ "Avec modestie, le modèle choisi pour l'essai du jour est le moins cher, la Talbot 1510 LS, alors que les GL et GLS, et surtout la SX, sont plus puissantes, mieux équipées, plus coûteuses aussi naturellement."

■ "La mécanique demeure rigoureusement identique, sans la moindre amélioration. Le bon vieux moteur Simca de 1 294 cm³ développe 68 ch DIN à 5 600 tr/mn."



Plutôt agréable et bien pensé, le tableau de bord de cette Talbot bénéficie de cadrans très lisibles.

/// Pas de critiques concernant la visibilité inchangée elle aussi, sauf vers l'arrière à cause de l'inclinaison importante de la lunette, dépourvue d'essuie-glace. ///

↑ Ses qualités

HABITABILITÉ

Avec cependant une large habitabilité, cette 1510 est certainement la plus grande 1300 disponible sur le marché.

STABILITÉ

La conduite n'apporte pas de surprises ni d'inquiétudes. Pour les performances dont elle est capable, la Talbot a hérité d'une tenue de route sûre quel que soit l'état du sol.

CONSUMMATION

Sur le trajet de 200 km à la vitesse moyenne de 75 km/h, la 1510 LS se contente de 7,15 litres de super aux 100 km. Pour un parcours mixte route-autoroute, nous relevons 8,25 litres à la moyenne générale de 86 km/h. Ces résultats sont favorables.

↓ Ses défauts

NIVEAU SONORE

Sur ce modèle, le vieux moteur est bruyant dès qu'il atteint un certain régime; l'insonorisation manque à l'appel, ce qui donne naissance à de belles résonances.

LEVIER FERME

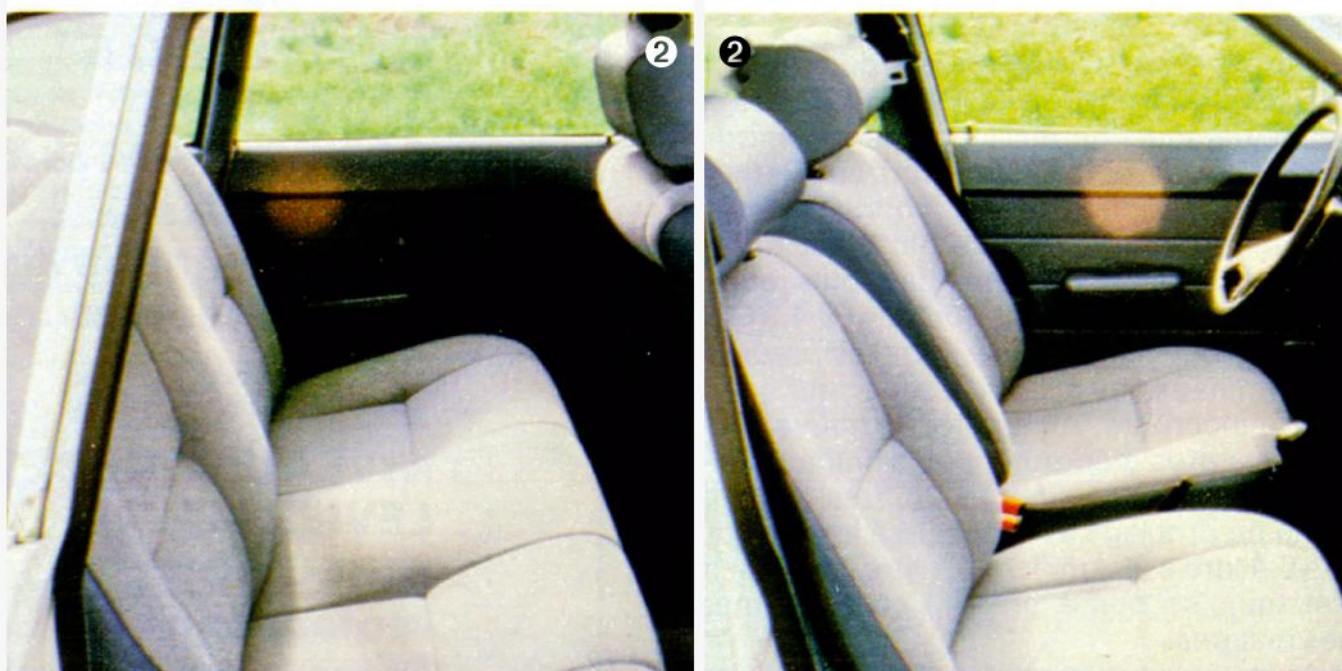
Si le levier central se trouve bien en main, la commande est toujours relativement ferme, peu précise en conduite rapide. La première et la marche arrière ne sont pas très faciles à enclencher, ce qui ne facilite pas les manœuvres en ville.

DIRECTION

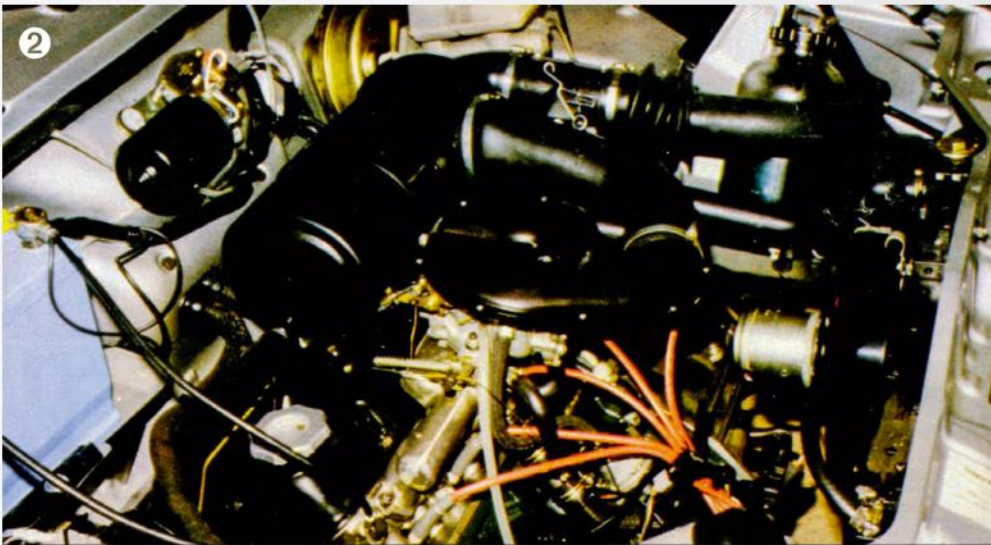
La direction n'est pas un modèle de douceur, avec un effort mesuré au volant de 5,5 kg à l'arrêt et 2,1 kg à 60 km/h. Elle présente néanmoins une bonne précision.



❶ Afin de limiter les coûts, aucun emboutissage n'a été modifié pour passer de la Chrysler 1307 à cette Talbot 1510, d'où une ressemblance bluffante. ❷ L'habitabilité constitue assurément l'un des points forts de ce modèle, mais les sièges avant ne reculent pas suffisamment, ceci afin de préserver l'espace aux jambes à l'arrière. ❸ Le coffre propose un volume de chargement honnête de 353 dm³ sous la tablette.



“ Ses caractéristiques, son comportement, son habitacle viennent en droite ligne du modèle précédent, qui portait un autre nom. Mais Chrysler ou Talbot, peu importe puisque, en fait, c'est une... Simca. ”



❶ Simca a été, avec Renault pour la R16, l'un des précurseurs en matière de cinquième porte avec la 1100. Logique que cette 1510 bénéficie, elle aussi, d'un hayon avec arrière transformable.❷ La 1510 hérite d'un vieux bloc Simca déjà monté sur la 1307, un modeste 1.3 développant 68 ch à 5600 tr/mn. Bien que bruyant, il reste assez sobre.❸ Un pré-équipement radio a été prévu dans les contre-portes avant afin d'y encastrer les haut-parleurs.



Extraits...

■ "Le gros de la carrosserie n'a pas changé, mais le sens de l'inclinaison de la calandre est différent dans un souci de meilleur aérodynamisme et aussi pour aligner la 1510 sur l'Horizon. Cette opération a été très habilement conduite, puisqu'aucun emboutissage, semble-t-il, n'a été modifié."

■ "Selon les chiffres officiels, le seul gain de profilage avant abaisse la consommation de 0,4 litre à 90 km/h, ce qui est toujours bon à prendre en ces temps de vaches maigres."

■ "Le chronomètre livre son verdict, après cinq tours sur l'anneau de Montlhéry : il se stabilise sur un temps correspondant à 150,9 km/h. Le catalogue indique, lui, 153 km/h, mais l'aiguille du compteur, très fantaisiste, se promène aux alentours de 170 km/h!"

■ "Avec le volant placé trop bas, la position de conduite n'est pas idéale pour les personnes de grande taille, d'autant que, dans le souci de ménager les places arrière, les sièges avant ne reculent pas assez."

■ "Le confort de cette Talbot vient aussi d'une suspension efficace bien que manquant un peu de débattement par rapport aux autres voitures françaises."

■ "Le coffre en position normale accepte nos valises jusqu'à concurrence de 353 dm³, et la banquette bascule très facilement, dégageant ainsi un volume très important."

■ "Pour un prix à peine plus élevé que celui de l'Horizon équivalente, la 1510 LS apporte une habitabilité bien supérieure, à tous les niveaux."

Vu d'aujourd'hui

Pour les moins de 20 ans – et même de 30 ans! –, Simca n'évoque rien ou pas grand-chose. C'était pourtant une grande marque qui comptait, avec des modèles souvent attrayants (Aronde, Vedette, Chambord), parfois sportifs (1000 Rallye), voire innovants (1100 avec hayon). Mais son rachat successif par Chrysler au début des années 60, puis par Peugeot en 1978 – qui la rebaptise en exhumant le nom de "Talbot" pour mieux exporter ses modèles en Angleterre –, va faire naître la confusion parmi la clientèle, et même l'effrayer. Au point de précipiter la disparition de la marque...

MERCEDES CLASSE C

La cinquième génération de Mercedes Classe C a été lancée en 2021 et se veut une sorte de mini-Classe S par son design et des prestations en hausse par rapport à la précédente mouture. Et comme nous sommes dans le premium, les possibilités de personnalisation sont nombreuses !

Par Cyril Biotteau Photos Florian Grout

C'est l'un des best-sellers de Mercedes, le modèle le plus vendu de la marque au cours de la dernière décennie : la Classe C fait figure d'incontournable de l'Étoile, aussi bien en berline qu'en break. La génération lancée en 2021 évoque la Classe S à l'extérieur, mais en jette surtout à l'intérieur avec un effet "waouh" garanti quand vous montez à bord. Les mauvaises langues diront d'ailleurs qu'elle en fait un peu trop... Mais le

côté high-tech est évident et, premium oblige, tous les équipements dernier cri sont présents, de série ou en option. Au chapitre motorisations, c'est la révolution également : la Classe C n'aura plus droit qu'à des 4 cylindres, y compris sur les versions AMG ! Les moteurs proposés commencent à 163 ch en diesel – car la Classe C ne fait pas l'impasse sur ce carburant – et montent pour l'instant à 408 ch avec la version 43 AMG, en attendant une

63 AMG encore mieux dotée (toujours avec 4 cylindres...). Et comme il s'agit d'une vraie premium, la personnalisation est un facteur déterminant : outre la motorisation, la finition et les options, vous pouvez choisir parmi de nombreuses propositions de selleries, d'inserts décoratifs et de couleurs de console centrale, sans parler de designo, le programme de personnalisation à la carte. Du moment que votre carte de crédit a du répondant...

LA GAMME

	Moteur / Prix	Avantgarde Line ♥	AMG Line	AMG	Malus écologique
Hyb. rech.	200 ♥	53 700 €	56 650 €	-	898 à 3 748 € (149 à 168 g/km de CO ₂)
	43 AMG	-	-	77 400 €	15 506 à 22 781 € (196 à 206 g/km de CO ₂)
Diesel	300 e ♥	62 050 €	65 000 €	-	0 € (14 à 17 g/km de CO ₂)
	200 d	52 900 €	55 850 €	-	0 à 330 € (122 à 141 g/km de CO ₂)
	220 d ♥	57 100 €	60 050 €	-	0 à 310 € (121 à 140 g/km de CO ₂)



La nouvelle Classe C évoque l'actuelle Classe S aussi bien à l'arrière qu'à l'avant.



La présentation est flatteuse et l'écran central tactile de 11,9 pouces fait un sacré effet la première fois que vous montez à bord !

LA TRANSMISSION

9G-TRONIC

Pas de boîte manuelle au programme, uniquement une boîte automatique à convertisseur dotée de 9 rapports. De quoi rester toujours sur le bon régime, aussi bien côté performances que consommations. Au passage,

ce n'est pas un record, puisque Ford a déjà utilisé une boîte à 10 rapports sur la Mustang. En 2 roues motrices, la Classe C est une propulsion, mais la familiale Mercedes est aussi disponible en 4 roues motrices avec les motorisations 200, 43 AMG et 220 d, notamment sur les breaks All-Terrain.

L/l/h/empattement : 4,75/1,82/1,44/2,87 m

MOTEURS ESSENCE	200 ♥	43 AMG ⁽¹⁾
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204 à 6 100	408 à 6 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 800	500 à 5 000
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	240	250
0 à 100 km/h (s)	8,4	4,6
90 à 130 km/h en Drive (s)	7,5	NC
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	7,3	8,7 à 9,1

MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE	300 e ♥
Puissance cumulée (ch)	313 ⁽²⁾
Couple cumulé (Nm)	550 ⁽³⁾
Autonomie électrique mesurée (km)	90
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	240
0 à 100 km/h (s)	6,4
90 à 130 km/h en Drive (s)	5,4
Budget	
Consommation moyenne batterie vide (l/100 km)	8

(1) Données constructeur.

(2) Maxi : 204 ch à 6 100 tr/mn + 123 ch (électrique).

(3) Maxi : 320 Nm à 2 200 tr/mn + 440 Nm (électrique).

MOTEURS DIESEL	200 d ⁽¹⁾	220 d ♥
Puissance maxi (ch à tr/mn)	163 à 4 400	200 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 500	440 à 1 800
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	226	242
0 à 100 km/h (s)	7,8	7,9
90 à 130 km/h en Drive (s)	NC	6,6
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	4,7 à 5,4	5,5

LES MOTEURS

200 ♥

En l'absence d'une version 180 disponible dans d'autres pays, c'est cette C 200 qui constitue l'entrée de gamme en essence. Fort de 204 ch et aidé par une micro-hybridation qui offre un boost de 20 ch, le 1.5 turbo suffit à animer très correctement cette berline pourtant assez lourde, tout en se distinguant par une belle douceur d'utilisation. Un choix raisonnable, si tant est qu'une Classe C puisse l'être...

43 AMG

En attendant la future 63 AMG qui viendra concurrencer les BMW M3 et M4, cette 43 AMG fait office de sportive de la gamme : son 4 cylindres de 408 ch est doté d'un turbo "électrique" qui annihile le temps de réponse – une technologie issue de la monoplace de Lewis Hamilton ! Cette Classe C énervée a droit à 4 roues motrices et directrices, ainsi qu'à une micro-hybridation pouvant ajouter 10 ch si la cavalerie "normale" ne suffit pas...

300 e ♥

Cette hybride rechargeable a une particularité : sa batterie de 25,4 kWh, plus grosse que celle de la première Renault Zoe ! Cela lui permet d'atteindre 90 km réels en moyenne en mode tout-électrique, le record (de loin) dans la catégorie. En contrepartie, il faut accepter de perdre 130 dm³ de coffre environ mais, finalement, ce n'est pas tant que cela !

200 d

Cette Classe C est la moins puissante de la gamme et la moins chère en France. Mais son couple élevé lui garantit déjà de bonnes relances, tandis que sa micro-hybridation contribue à ses faibles consommations. Un bon cru, mais attention aux prochaines interdictions des diesels dans les grandes villes !

220 d ♥

Plus de puissance et de couple, une belle allonge qui sied à la berline allemande, le tout avec un appétit d'oiseau vérifié : parfaite pour les gros rouleurs, et hautement recommandable s'il n'y avait pas ces nouvelles ZFE...

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

8 airbags, Android Auto et Apple CarPlay, banquette rabattable 40/20/40, Bluetooth, caméra de recul + aide au stationnement AV et AR, chargeur à induction pour smartphone, climatisation automatique bizona, combiné d'instruments numérique 12,3 pouces, détecteur de fatigue, éclairage d'ambiance 64 couleurs, écran central tactile 11,9 pouces, feux avant 100% LED, freinage automatique d'urgence, GPS avec mises à jour OTA, phares et essuie-glaces automatiques, radio, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, rétroviseurs intérieur et extérieur côté conducteur automatiques jour/nuit, sièges avant chauffants à réglages électriques, surveillance de la pression des pneus, surveillance des angles morts.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Avantgarde Line ♥	AMG Line
Accès à bord et démarrage mains-libres	650 €	650 €
Affichage tête haute	1 200 €	1 200 €
Airbags latéraux arrière	450 €	450 €
Conduite autonome de niveau 2	2 350 €	2 350 €
Jantes alliage 17 pouces	série	-
Jantes alliage 18 pouces	700 €	série
Pack Premium ⁽¹⁾	3 750 €	3 750 €
Régulateur de vitesse adaptatif	500 €	500 €
Sellerie cuir	2 000 €	2 000 €
Sièges avant massants	1 000 €	1 000 €
Sièges avant sport	-	série
Système audio 9 HP 225 W	550 €	550 €
Toit ouvrant panoramique avec véлум	2 150 €	2 150 €
Vitres et lunette arrière surteintées	-	série
Volant en cuir Nappa	-	série

(1) Voir les principales options page ci-contre.

LES FINITIONS

AVANTGARDE LINE ♥

Avant, le niveau Avantgarde chez Mercedes constituait le haut de gamme. Sur l'actuelle Classe C, il représente maintenant l'entrée de gamme mais est déjà bien doté : si vous regardez la liste des équipements communs à toutes les versions (liste ci-contre), vous constaterez que presque tout l'essentiel est présent et même un peu plus, avec des sièges à réglages électriques à l'avant, par exemple. Enfin presque, car il faut quand même passer par les options pour disposer de l'accès et démarrage mains-libres ou de la conduite autonome de niveau 2. Agaçant sur une voiture à plus de 50 000 €, voire plus de 60 000 € si vous choisissez l'hybride rechargeable.

AMG LINE

(AVANTGARDE LINE + 2 950 €)

Sur le niveau supérieur, vous trouverez certes quelques équipements supplémentaires par rapport à l'Avantgarde Line, mais surtout une cosmétique différente. Cela commence par des jantes de 18 pouces au lieu de 17, une double sortie d'échappement chromée et un bouclier avant plus agressif. Et cela continue à l'intérieur avec un pédalier Sport en alu, un insert décoratif métallique ou encore un volant à méplat avec palettes de changement de rapport. Les suspensions sont plus raides et les freins avant plus généreusement dimensionnés. Les roues plus grandes et l'amortissement plus rigide entraînent pas mal de changements dans les sensations de conduite, une AMG Line étant agréablement dynamique mais un brin ferme, alors qu'une Avantgarde Line joue la carte du confort, quitte à paraître un peu molle. À vous de voir ! Enfin, précisons que nous n'avons pas la liste des équipements de série sur la 43 AMG, mais juste les prix et quelques données techniques, ce qui explique l'absence d'une colonne dédiée à cette finition dans le tableau ci-contre.



- 1 Le combiné d'instruments est bien sûr numérique et hautement personnalisable.
- 2 L'écran central de 11,9 pouces est de série sur toutes les finitions et il est surmonté d'aérateurs rétroéclairés la nuit : effet "waouh" garanti !
- 3 Comme dans une limousine, vous pouvez bénéficier d'une climatisation 4 zones... en option.
- 4 La Mercedes Classe C est devenue une berline familiale digne de ce nom avec une habitabilité arrière correcte.
- 5 Le coffre dépasse les 500 dm³, mais il s'ouvre toujours via une malle et non par un hayon.



Avec 4,75 m de long, la Classe C est aussi longue qu'une Peugeot 508 et dépasse même la BMW Série 3 de 4 centimètres.



Les feux arrière se sont affinés par rapport à la génération précédente. Une évolution qui rapproche là encore davantage cette Classe C d'une Classe S.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK PREMIUM (3 750 €)

Ce pack nous paraît impératif pour compléter la dotation de série. Il comprend l'accès et le démarrage mains-libres, le système Digital Light (sorte de feux avant matriciels directement importés de la Classe S), une caméra 360°, des sièges avant à mémoire, la réalité augmentée pour la navigation et, en touche finale, des baguettes de seuil éclairées. Vous pouvez aller encore plus loin avec le pack Premium Plus (6 150 €). Celui-ci ajoute le toit ouvrant panoramique, l'affichage tête haute et une climatisation automatique 4 zones. Mais ce pack Premium Plus ne nous paraît pas aussi indispensable que le précédent.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

PACK D'ASSISTANCE À LA CONDUITE PLUS (2 350 €)

C'est par ce pack qu'il faut passer pour disposer de la conduite autonome de niveau 2, puisqu'elle n'est pas de série, en dépit du tarif. Ce pack contient donc un régulateur de vitesse adaptatif et le maintien au centre de la voie. Il y ajoute, entre autres, un freinage d'urgence automatique plus évolué, la préconisation du réglage du régulateur en fonction des panneaux, une alerte d'angle mort quand vous voulez sortir de la voiture. Encore une fois, il est dommage que ces éléments ne soient pas de série, compte tenu du tarif.

CONSEILLÉE PAR L'AJ



NOTRE CHOIX

Mercedes Classe C 300 e Avantgarde Line

(62 050 € hors options, malus 0 €)

En d'autres temps, nous vous aurions conseillé sans hésiter la 220 d, agréable et remarquablement sobre ; elle reste néanmoins pertinente pour les gros rouleurs, qui peuvent l'amortir rapidement ! Mais compte tenu des ZFE, nous nous rabattons sur les moteurs essence. Là, pas de mauvais choix, mais la 300 e nous épatte par son autonomie électrique. Et comme, de toute façon, une Classe C n'est pas raisonnable, nous choisissons la finition Avantgarde Line pour privilégier le confort, cette Classe C hybride rechargeable étant trop lourde pour être sportive, malgré ses chronos.

LES TEINTES

Non métallisées



Noir (couleur de série)



Blanc Polaire (350 €)

Métallisées (1 000 €)



Noir Obsidienne



Argent High-Tech



Bleu Spectral



Argent Mojave



Bleu Cavansite



Gris Sélénite



Gris Graphite

Designo



Blanc Opale Brillant
(1 800 €)



Rouge Jacinthe Métallisé
(1 400 €)



Gris Sélénite Magno
(2 400 €)

LES JANTES



R69
Jantes alliage
17 pouces
(de série sur
Avantgarde
Line)



R86
Jantes alliage
18 pouces
(700 € sur
Avantgarde
Line)



R87
Jantes alliage
18 pouces
(700 € sur
Avantgarde
Line)



RSJ
Jantes alliage
18 pouces
(de série sur
AMG Line)



RVA
Jantes alliage
19 pouces AMG
(900 € sur
AMG Line)

SMART FORTWO

La Fortwo est la plus emblématique et la plus répandue de la gamme Smart. Cette troisième génération présente la particularité de s'être convertie à l'électrique au milieu de sa carrière commerciale. Mais l'offre thermique est toujours la plus fournie sur le marché de l'occasion.

Par Didier Laurent

Apparue à la fin des années 90, la Smart connaît un succès mérité. En France, cette troisième génération a été lancée en 2014 sur une base technique partagée avec la Renault Twingo 3. D'abord proposée avec une gamme de moteurs essence, la Fortwo s'est enrichie, fin 2016, d'une version électrique reprenant la motorisation de la Zoe. À compter du restylage de 2019, elle n'existe plus qu'en "zéro émission" (appellation EQ) sur le marché du neuf, ce qui a rendu l'offre thermique encore plus attractive. En ville, la Fortwo est agréable à conduire, facile à garer et très agile avec un diamètre de braquage réduit. Sur route, les réjouissances sont moindres, à cause d'un train avant qui n'aime pas la conduite dynamique et d'une forte sensibilité au vent latéral sur voie rapide. D'une habitabilité correcte pour son gabarit, cette 2 places dispose d'un coffre au volume forcément contenu. Le confort reste convenable et les aspects pratiques sont nombreux. Le 1.0 de 71 ch a notre faveur, car il est suffisant en puissance et montre une bonne fiabilité. Le 0.9 l d'origine Renault est aussi un bon choix, plus pêchu grâce au turbo, mais un peu plus cher et gourmand en carburant. À noter qu'à partir de fin 2016, la Fortwo existe aussi en version cabriolet.

SMART FORTWO	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
1.0	61	4,5*	Une version limitée en périmètre d'action à cause d'une puissance assez restreinte. Elle est livrée automatiquement avec une boîte de vitesses manuelle. C'est un prix d'appel, mais pas une reine des villes.
1.0	71	6,1	Un choix rationnel qui permet d'aller partout sans crainte et qui se trouve à bon marché en occasion. Pour une citadine, ce moteur est suffisant au quotidien, plutôt fiable et pas trop gourmand en carburant.
0.9	90	4,2*	Un moteur Renault sous le capot arrière et une propulsion pleine de polyvalence. Cette version est équipée d'une boîte automatique qui convient bien au modèle. Le 3 cylindres est bien équilibré. Cette déclinaison est plus chère que la 71 ch, mais elle mérite elle aussi le détour.
Brabus	109 / 125	6,7 (version 109 ch)	Elle a été d'abord proposée en 109 ch puis en 125 ch, mais qui ont toujours été tirés du 0,9 l turbo d'origine Renault. Bien aidée par sa boîte EDC à double embrayage, cette petite "sportive" est plus amusante à conduire grâce à des trains roulants adaptés. De là à dire qu'elle est incontournable...
Électrique EQ	82	96 km (autonomie réelle mesurée)	La version électrique, apparue fin 2016, est aujourd'hui la seule disponible en neuf. Le marché de l'occasion est assez actif autour de cette petite voiture à l'autonomie limitée, mais qui rend de fiers services pour pas cher en milieu urbain. Personne n'achète une Smart pour partir en vacances ou faire de longs trajets, et cette version crédibilise la démarche.

* Chiffres constructeur.



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 9000 €

Diesel : non

Électrique : à partir de 10000 €

Génération : troisième

Commercialisation : depuis 2014, électrique depuis 2016

Restylage : novembre 2019

Type de carrosserie : citadine

Nombre d'exemplaires en circulation : 27 989

NOTRE CHOIX Smart Fortwo 1.0 71 ch Prime de 2018

1^{er} prix prospecté : **13 000 €**
20 000 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	71 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	91 Nm à 2 850 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne
Cylindrée	999 cm ³
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/6 rapports

Châssis

Diamètre de braquage	7 m
Pneumatiques AV-AR	165/65-185/60 R 15

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	2,70/1,66/1,56/1,87 m
Poids/tractable freiné	923 kg/NC

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	38,8 s
0 à 100 km/h	17,3 s
90 à 130 km/h en Drive	22 s
Vitesse maxi	144 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/64 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	-
Largeur aux coudes AV	143 cm
Volume de coffre	128 dm ³

LE BUDGET

Assurance ⁽¹⁾ : 630 €	Carte grise ⁽²⁾ : 133,20 €
----------------------------------	---------------------------------------

Consommations

Moyenne	6,1 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,6/5,6/6 l/100 km
Autonomie/réservoir	574 km/35 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV ⁽³⁾	393 €	Distribution	287 €
Amortisseurs AR ⁽³⁾	342 €	Embrayage	280 €
Disques AV ⁽³⁾	135 €	FAP	584 €
Disques AR ⁽³⁾	180 €	Pneus ⁽³⁾	180 € ⁽⁵⁾
Plaquettes AV ⁽⁴⁾	82 €	Feu AV	190 €
Tambours ⁽³⁾	270 €	Feu AR	174 €
Filtre à air	18 €	Bouclier AV	255 €
Filtre à huile	17 €	Bouclier AR	265 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(1) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade.

(2) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval.

(3) La paire. (4) Le jeu. (5) Pneus arrière.

LE BILAN FIABILITÉ

La Smart est une petite voiture qui offre globalement une bonne tranquillité d'usage. Les derniers millésimes sont toujours les meilleurs. Son entretien est limité, ses capacités le sont également, mais en cas de panne ou lors des entretiens courants, les pièces détachées peuvent être onéreuses.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

BOÎTE AUTOMATIQUE TWINAMIC

Tendance à donner des à-coups, à brouter à bas régime. Sur les premiers millésimes (elle est arrivée en 2015), la gestion électronique rend la transmission peu fluide. Les mises à jour logicielles ne règlent pas tout, il faut parfois intervenir sur la boîte elle-même (opération assez coûteuse).

STOP/START

Dysfonctionnement pouvant entraîner des problèmes sur le démarreur

ou la batterie. L'un ou l'autre, parfois les deux, sont à remplacer de manière prématurée, le plus souvent vers 40 000 à 50 000 km.

PORTIÈRE CONDUCTEUR

Impossibilité d'ouverture depuis l'extérieur, la porte semblant coincée. La serrure et le câble sont en cause. Un graissage et un repositionnement du câble peuvent résoudre le problème. Un remplacement peut être nécessaire.

AUTRES DÉFAILLANCES

LOGICIEL MOTEUR

À-coups à l'accélération, trous au démarrage ou démarrage trop vif lorsqu'on relâche la pédale de frein après un arrêt. Une reprogrammation du boîtier de gestion électronique améliore la situation, mais n'élimine pas toujours le problème. Parfois, de la fumée noire sort de l'échappement. Dans ce cas, il convient de mettre à jour le calculateur moteur et de remplacer la sonde lambda.

VOYANT MOTEUR

Sur les millésimes 2014 et 2015, il se peut que le voyant d'anomalie moteur s'allume au tableau de bord. Il concerne plus particulièrement le système d'injection et la défaillance d'une sonde à oxygène.

SYSTÈME MULTIMÉDIA

Il s'agit du dispositif R-Link fourni par Renault, dont les services connectés (météo, trafic) peuvent dysfonctionner. Le mauvais suivi des mises à jour peut être en cause, mais pas toujours.

JAUGE À CARBURANT

Elle indique moins de carburant qu'il n'y en a, en réalité, dans le réservoir. Il s'agit d'une anomalie informatique, qui se règle par la reprogrammation.

VERSION CABRIOLET

Des bruits d'air se font entendre au niveau de la capote. Un réglage des rails latéraux et un recalibrage de la tension de la toile peuvent atténuer, voire éliminer ce souci.

LES RAPPELS

MAJEURS

BIELLE D'AMORTISSEUR (2015)

Cela concerne 1 183 voitures produites entre avril et novembre 2014. Sur celles-ci, la soudure du support de la biellette de barre stabilisatrice, située au niveau de l'amortisseur, peut être mal réalisée. En cas de rupture de cette soudure, le confort et la tenue de route pourraient être affectés. Les amortisseurs avant sont remplacés dans le cadre de cette action après-vente.

LEVIER DE VITESSES (2016)

Sur 266 Smart Fortwo fabriquées entre avril et juillet 2015, le câble du verrou

de stationnement situé entre le sélecteur et la boîte de vitesses pourrait ne pas être correctement encliqueté sur son support. En après-vente, il faut contrôler et, si nécessaire, remplacer le support du câble.

FUSÉE D'ESSIEU AVANT GAUCHE (2017)

Sur 1 338 exemplaires fabriqués entre mars et mai 2017, la fusée d'essieu avant gauche présente une anomalie de fonderie. Elle pourrait dans certains cas s'endommager, ou même se briser. Seule solution en après-vente : remplacer la pièce incriminée.

MINEURS

BATTERIE DE LA VERSION ÉLECTRIQUE (2020)

Cette opération ne concerne qu'un nombre très limité de Fortwo produites en mai 2019. Sur celles-ci, la soudure des conducteurs de courant principal des cellules (liaison entre les différentes cellules et leur bloc) peut être défectueuse et générer divers

dysfonctionnements. Il faut alors remplacer la batterie haute tension.

PARE-BRISE (2021)

Sur quelques modèles sortis d'usine en novembre 2020, le collage du pare-brise n'est pas conforme. Le pare-brise doit donc être changé sur les véhicules concernés.

Abonnez-vous sans engagement



L'Auto-Journal
+ 5 guides + en cadeau
les écouteurs Bluetooth

=

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

En cadeau

les écouteurs sans fil

Bluetooth



Ces écouteurs Bluetooth vous permettront de **répondre aux appels** et **d'écouter votre musique** préférée. Ils sont fabriqués en paille de blé (fibre de blé) afin de **respecter l'environnement**.

Écouteurs auriculaires en fibre de paille de blé avec transmission bluetooth jusqu'à 5 mètres. Autonomie en marche 2h et 10h en veille. Recharge par le boîtier. Fourni avec un câble de chargement. Valeur : 35 €.

Bulletin d'abonnement

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

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

M042 # D1380989

☐ VOTRE OFFRE SANS ENGAGEMENT résiliable sans frais à tout moment

-34%

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

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

IBAN:

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

Date et signature obligatoires

Le:

☐ VOTRE OFFRE 1 AN

-28%

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

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

■ Vous souhaitez régler par carte bancaire ?

Rendez-vous sur kiosquemag.com/titres/auto-journal/offres

C'est rapide, simple et 100% sécurisé !

**Kiosque
Mag**

Disponible sur
kiosquemag.com

☐ M. ☐ Mme Nom** :

Adresse** :

Code postal** : Ville** :

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

Email :

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

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



LE PRIX DU NEUF

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 €			
Surcoût 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" + 2 320 €			
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 + 2 320 €			
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			
45 TFSI Design	16	M 13 109	59 800
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			
45 TFSI S line	16	M 13 109	63 000
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			
45 TFSI S line	16	M 2 544	63 880
50 TFSI e S line Quattro	16	0	71 370
55 TFSI e Compétition Quattro	12	0	75 710
35 TDI S line S tronic	9	M 280	57 860
40 TDI S line S tronic	11	M 280	61 510
45 TDI Quattro S line S tronic	14	M 4 552	68 950
50 TDI Quattro S line S tronic	17	M 7 039	72 290
S6 TDI	23	M 11 850	88 540
Surcoût Avus : S line + 500 €			
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	74 850
45 TDI Avus	14	M 2 915	79 390
50 TDI Avus	17	M 11 750	82 730
55 TDI Avus	23	M 11 104	87 720
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €			

A7 SPORTBACK			
45 TFSI S line	16	M 2 370	75 580
RS 7	52	M 40 000	143 920
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

BMW				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
SÉRIE 1				
116i	6	M	75	30 200
118i	7	M	75	31 450
120i	9	M	240	37 350
128ti	16	M	1 761	47 600
M135i xDrive	19	M	3 784	54 250
116d	6		0	32 500
118d	7		0	34 350
120d xDrive	10	M	190	42 850
Surcoût Edition Sport : "base" + 2 500 €				
Surcoût M Sport : Edition Sport + 2 300 €				
Surcoût Edition M Sport Pro : M Sport + 4 450 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
218i	8	M	650	39 550
220i	10	M	360	43 450
M240i	26	M	6 375	59 150
220d	10		0	46 350
Surcoût M Sport : "base" + 4 400 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
218i	7	M	310	34 650
220i	8	M	170	36 600
225e xDrive	7	B	1 000	45 300
230e xDrive	8	B	1 000	48 300
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	7	M	400	39 900
xDrive23i	12	M	650	47 500
sDrive18d	8	M	75	42 200
xDrive23d	12		0	48 900
Surcoût xLine : "base" + 2 450 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €				
X2				
sDrive18i Première	7	M	280	34 550
sDrive20i Première	11	M	540	41 150
M35i Auto.	19	M	4 279	58 700
xDrive25e Première	7	B	1 000	48 800
sDrive16d Première	6	M	125	34 950
sDrive18d Première	8	M	50	37 700
xDrive20d Première Auto.	10	M	330	45 050
Surcoût Lounge : Première + 5 050 €				
Surcoût M Sport : Lounge + 2 350 € à + 2 750 €				
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €				
SÉRIE 3				
318i Lounge	8	M	540	42 600
320i Lounge xDrive	10	M	1 276	48 100
M340i xDrive	26	M	6 375	69 600
M3 Competition	41	M	40 000	105 100
320e Lounge	9		0	52 150
330e Lounge	10		0	56 100
316d Lounge	6		0	43 900
318d Lounge	8		0	46 050
320d Lounge	10		0	49 900
330d Lounge xDrive	17	M	330	58 350
M340d xDrive	22	M	1 276	71 450
Surcoût M Sport : Lounge + 3 850 € à + 4 350 €				
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
430d xDrive	17		1 740	61 600
Surcoût M Sport : "base" + 2 750 €				

SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10		1 172	58 400
M440i xDrive	26		8 025	77 150
M4 Compétition xDrive	41		40 000	118 650
420d	10		550	60 950
430d	26		1 830	65 700
M440d xDrive	22		4 311	78 250
Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €				
I4				
eDrive40	5		3 000	59 950
M50	11		0	73 750
Surcoût M Sport : "base" + 3 650 €				
Z4				
sDrive20i	11		2 370	48 250
sDrive30i	15		2 370	56 650
M40i	23		7 851	69 250
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €				
X3				
xDrive20i xLine	10		5 568	52 100
M40i	24		19 340	79 000
M Competition	41		40 000	111 700
xDrive30e xLine	10		0	62 250
sDrive18d xLine	8		1 590	52 400
xDrive20d xLine	10		2 224	56 400
xDrive30d xLine	17		4 644	63 100
M40d	22		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		5 443	60 950
M40i	24		18 760	80 750
M Competition	41		40 000	114 000
xDrive20d xLine	10		2 048	59 250
xDrive30d xLine	17		4 470	65 950
M40d	22		7 768	79 750
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €				
SÉRIE 5				
520i Lounge	10		310	54 100
M5 Competition	57		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		1 260	66 600
540d xDrive Lounge	22		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		1 640	65 250
630d Lounge xDrive	17		3 529	73 500
Surcoût Luxury : Lounge + 5 650 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 150 €				
SÉRIE 7				
750Li xDrive	44		40 000	125 500
745e	13		0	108 950
730d xDrive	16		3 486	102 750
740d xDrive	22		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		15 581	108 900
M850i xDrive	44		40 000	131 600
M8 Competition	57		40 000	174 800
840d xDrive M Sport	22		6 179	111 100
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ				
Surcoût : coupé - 3 000 €				
SÉRIE 8 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 8 000 €				
X5				
M50i	44		40 000	100 050
M Competition	56		40 000	147 900
xDrive45e Lounge	15		0	87 350
xDrive30d Lounge Auto.	16		9 755	74 600
xDrive40d Lounge	22		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
NOUVEAU X7				
M60i	44	M	40 000	133 500
xDrive40d	22	M	20 396	101 900
Surcoût M Sport : "base" + 4 650 €				
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 Feel	4		0	18 350
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6		0	20 800
1.5 BlueHDI 100 ch Feel	5		0	21 150
Surcoût You! : Feel - 2 410 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 800 €				
Surcoût C-Series : Feel Pack + 850 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 250 €				
Surcoût Elle : Feel Pack + 2 600 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 400 €				
C3 AIRCROSS				
1.2 PureTech 110 ch Feel	6	M	150	22 350
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M	240	25 900
1.5 BlueHDI 110 ch Feel Pack	6		0	24 950
1.5 BlueHDI 120 Shine Auto.	6	M	100	29 100
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 150 €				
Surcoût C-Series : Feel Pack + 1 200 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 €				
Surcoût Rip Curl : Shine + 1 300 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 600 €				
C4				
1.2 PureTech 100 ch Live	5		0	23 850
1.2 PureTech 130 ch Feel	7		0	27 350
1.5 BlueHDI 110 ch Live	6		0	26 150
1.5 BlueHDI 130 ch Feel Pack Auto.	7		0	32 650
ë-C4 136 ch Live	4	B	6 000	36 250
Surcoût Feel : Live + 2 000 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 500 €				
Surcoût C-Series : Feel Pack + 750 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 100 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 3 200 €				
C5 AIRCROSS				
1.2 PureTech 130 ch Live	7	M	310	28 850
Hybrid 225 ch Feel	10	B	1 000	42 750
1.5 BlueHDI 130 ch Live	7	M	75	31 600
Surcoût Feel : Live + 2 500 €				
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 650 €				
Surcoût C-Series : Feel Pack + 500 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 4 950 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 450 €				
C5 X				
1.2 PureTech 130 Feel Auto.	7	M	230	33 900
1.6 PureTech 180 ch Shine Auto.	10	M	740	43 000
Hybrid 225 ch Feel Pack	10	B	1 000	45 950
Surcoût Feel Pack : Feel + 2 500 €				
Surcoût Shine : Feel Pack + 2 600 €				
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 000 €				
BERLINGO TAILLE M				
ë 136 ch Live	4	B	6 000	35 300
Surcoût Feel : Live + 1 500 €				
Surcoût Shine : Feel + 2 700 €				

NOUVELLE DS 7				
E-Tense 225 ch Performance Line	NC	0	55 100	
E-Tense 300 ch Rivoli 4x4	NC	0	64 600	
E-Tense 360 ch La Première 4x4	NC	0	78 400	
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille	NC	NC	44 700	
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 €				

FERRARI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Roma	56	M	40 000	202 187
Portofino M	56	M	40 000	207 424
812 GTS	86	M	40 000	336 269
812 Competizione	NC	M	40 000	491 443
296 GTB	NC	M	898	271 114
SF90 Stradale	83	M	2 205	423 514
SF90 Spider	NC	M	2 544	465 714

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 Icone	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		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	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

2 avenue Ettore Bugatti

01 69 80 72 80

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
Sur				

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	73 750
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				
170 ch Air Active	3	B	2 000	47 990
229 ch Air Active	4	B	2 000	51 990
325 ch Air Active	6	B	2 000	55 990
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	53 490
450h+ Luxe 4WD	10		0	66 490
Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €				
Surcoût Executive : Luxe + 8 500 € à +11 000 €				
Surcoût F Sport Executive : Executive + 2 000 €				
ES				
300h	9		0	54 790
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	70 390
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 + 3 200 €				
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	133 690
500h Executive	19	M	10 903	123 690
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €				
Surcoût Hokaido Edition : Sport + + 3 000 €				
LC CABRIOLET				
500 Sport+	35	M	40 000	139 690
Surcoût Hokaido Edition : Sport + + 3 000 €				
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

CLA COUPÉ				
180 Progressive Line	8	M	150	36 550
200 Progressive Line Auto.	9	M	190	40 800
250 Progressive Line 4Matic Auto.	13	M	1 172	48 800
35 AMG Matic 7G-DCT	20	M	8 671	56 400
45 S AMG 4Matic+ 8G-DCT	31	M	14 273	74 550
250 e Progressive Line	8	B	1 000	48 800
180 d Progressive Line	6		0	37 850
200 d Progressive Line Auto.	8		0	42 100
220 d Progressive Line Auto.	11	M	50	46 900
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 950 €				
CLA SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Coupé + 700 €				
GLA				
200 Progressive Line 7G-DCT	9	M	818	42 300
250 AMG Line 4Matic 8G-DCT	13	M	4 818	51 400
35 AMG	19	M	15 506	57 700
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	13 890
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	40 990
Surcoût Intense : Invite + 2 500 €				
Surcoût Intense Edition : Intense + 1 500 €				
Surcoût Intense Style : Intense + 1 500 €				
Surcoût Intense Design : Intense + 2 000 €				
Surcoût Instyle : Intense + 4 500 €				
NISSAN				
AUTOJ.M.FR				
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE				
Jusqu'à -40%				
03 81 36 30 30 www.autojm.fr				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MICRA				
1.0 IG-T 92 ch Acenta	5		0	20 090
Surcoût Enigma : Acenta + 1 050 €				
Surcoût Kiilo : Acenta + 1 050 €				
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	35 150
217 ch N-Connecta	6	B	6 000	41 550
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	47 300
242 ch Advance 87 kWh	3	B	2 000	54 400
306 ch Advance 87 kWh e-4orce	3		0	57 400
Surcoût Evolve : Advance + 4 500 €				
TOWNSTAR COMBI				
1.3 Tce 130 ch Acenta	7	M	5 404	28 380
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 700 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 3 000 €				

308				
1.2 PureTech 110 ch Active Pack	6		0	26 400
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7		0	27 920
PHEV 180 ch Active Pack	6	B	1 000	38 750
PHEV 225 ch GT	10	B	1 000	45 450
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7		0	30 300
Surcoût Allure : Active Pack + 2 200 €				
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	33 520
HYbrid 225 ch Active Pack	10	B	1 000	46 400
HYbrid4 300 ch Allure Pack	11		0	53 600
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	M	100	36 300
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	35 820
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	M	1 901	45 850
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	M	170	38 600
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	M	1 386	45 950
Surcoût Style : Active Pack + 900 €				
Surcoût Allure : Active Pack + 2 700 €				
Surcoût Allure Pack : Allure + 600 €				
Surcoût Roadtrip : Allure Pack + 650 €				
Surcoût GT : Allure Pack + 2 200 €				
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 €				

PORSCHÉ				
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 Equilibre	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 €				

1.3 TCe 160 ch Evolution EDC	8		1 276	43 700
2.0 Blue dCi 185 ch Initiale Paris X-Tronic 4x4-i	10		6 724	48 000
Surcoût Initiale Paris : Evolution + 8 600 €				

OCTAVIA COMBI				
Surcoût: berline + 1 100 €				
OCTAVIA SCOUT				
1.5 TSI ACT MHEV E-Tec DSG	8		0	35 800
2.0 TSI 190 ch 4x4 DSG	10	M	2 544	39 780
2.0 TDI 150 ch 4x4 DSG	8	M	190	40 240
2.0 TDI 200 ch DSG	11	M	740	41 680

KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	M	898	30 630
RS	14	M	15 506	51 280
2.0 TDI 150 ch Active DSG	8	M	280	37 360
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	11	M	3 331	48 050
Surcoût Ambition : Active + 2 650 €				
Surcoût Style : Ambition + 4 460 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 340 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 140 €				

SUPERB				
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M	310	38 600
IV Style	8	B	1 000	45 250
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8		0	43 370
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC	M	330	44 370
Surcoût Sportline : Style + 4 010 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 760 €				

SUPERB COMBI				
Surcoût : berline + 1 100 €				

SUPERB SCOUT				
2.0 TDI 150 ch DSG	8	M	125	44 760
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	540	46 760

SMART

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FORTWO			
EQ Passion	1	B	6 000
Surcoût Prime : Passion + 2 000 €			

FORTWO CABRIO			
Surcoût : Coupé + 3 300 €			
FORFOUR			
EQ Passion	1	B	6 000
Surcoût Prime : Passion + 2 350 €			

EQ Passion	1	B	6 000	28 100
Surcoût Prime : Passion + 2 350 €				

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
1.2	7	M	1 276
1.5 Sport	9	M	2 370
Diesel I Lov It	7	M	983
Surcoût I Lov It : "base" + 2 000 €			
Surcoût Pop : I Lov It + 2 000 €			
Surcoût Limited : Pop + 3 000 €			

KORANDO				
Essence	9	M	5 715	22 990
Diesel	7	M	1 504	25 990
Surcoût Tech : "base" + 2 000 €				
Surcoût Limited : Tech + 2 000 €				

SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX
IMPREZA			
e-Boxer Confort	8	M	5 404
Surcoût Premium : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €			

XV				
e-Boxer Confort	10	M	7 462	36 990
Surcoût Premium : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €				

FORESTER				
e-Boxer Confort	10	M	9 550	39 990
Surcoût Premium : Confort + 5 000 €				
Surcoût 25th X-Break : Premium + 1 000 €				
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €				

OUTBACK				
2.5i 169 ch Onyx Field	9	M	13 682	49 990
Surcoût Touring Exclusive: Onyx Field + 5 000 €				

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
IGNIS			
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0
Surcoût Privilège: Avantage + 1 620 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 150 €			

SWIFT				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0	16 290
Sport	7		0	23 050
Surcoût Privilège: Avantage + 1 700 €				
Surcoût Pack : Privilège + 760 €				

VITARA				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7		0	24 190
1.5 Dualjet Hybrid Privilège Auto.	5		0	28 390
Surcoût Privilège: Avantage + 1 200 €				
Surcoût Style: Privilège + 1 950 €				

SWACE				
1.8 Hybrid Privilège	5		0	29 550
Surcoût Pack: Privilège + 1 500 €				

S-CROSS				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7		0	27 590
Surcoût Privilège: Avantage + 1 200 €				
Surcoût Style : Privilège + 2 400 €				

ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable 1ère Edition	10		0	54 190

TESLA

TYPE	MODEL 3	CV	B/M*	PRIX
"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

TYPE	AYGO X	CV	B/M*	PRIX
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 VWT-i Dynamic	6	M	650	24 260
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5	M	230	25 210
1.5 130 ch D-4D Dynamic Auto.	7	M	240	28 810
Electric 50 kWh Dynamic	7	B	6 000	37 820
Surcoût Executive : Dynamic + 4 490 €				
Surcoût Design : Executive + 1 330 €				

VOLKSWAGEN

TYPE	UP! (5 PORTES)	CV	B/M*	PRIX
1.0 65 ch Active	4		0	16 065
GTI	6		0	21 190
e-Up! Life	4	B	6 000	26 750
Surcoût Style : Life + 1 500 €				

POLO				
1.0 TSI 95 ch Life	5		0	22 660
1.0 TSI 110 ch Life DSG	6		0	25 090
GTI	11	M	1 386	32 200
Surcoût Style: Life + 1 150 €				
Surcoût R-Line : Style + 920 €				

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 €				

Surcoût R-Line Tech : Life Tech + 2 780 €				
Surcoût Style : R-Line Tech + 590 €				
TAIGO				
1.0 TSI 95 ch Life	5	0	24 590	
1.0 TSI 110 ch Life	6	0	25 460	



L'esprit d'Enzo Ferrari, son créateur, continue de souffler.

Les premiers modèles sont nés pour la course avant d'être adaptés pour le grand tourisme. Enzo Ferrari, Il Commendatore, tenait à cette filiation inhabituelle qui allait déboucher sur une lignée prodigieuse. Au 21^{ème} siècle, Ferrari s'est dotée de son propre studio de design pour insuffler une nouvelle tonalité aux productions contemporaines. Les chefs-d'oeuvre du design et de la technologie, d'hier à aujourd'hui, se succèdent au fil de ces pages, à travers des photos qui les subliment et rendent hommage aux collectionneurs avisés qui assurent la sauvegarde de ce précieux patrimoine.

Hors-série Sport Auto. 168 pages. Dimensions : 22,7 x 29,6 cm.

L'OUVRAGE
16,90€
SEULEMENT



EN VENTE SUR WWW.KIOSQUEMAG.COM/BOUTIQUE

Et aussi par téléphone : 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.	Qté	Prix unit.	TOTAL
☐ Ferrari, une passion d'hier et d'aujourd'hui !	424 010		16,90 €	
Envoi COLIECO. Livraison : 3 semaines après enregistrement de ma commande.				+ 3,00 €
MONTANT TOTAL DE MA COMMANDE				

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



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 # V1482181

Nom* : _____

Prénom* : _____

Adresse* : _____

CP* : _____ Ville* : _____

Email : _____

Grâce à votre email et votre n° de téléphone nous pourrions 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.

Téléphone (mobile de préférence) : _____ (pour envoi de sms si problème de livraison)

Date de naissance : _____ (pour vous souhaiter votre anniversaire)



Offre valable en France Métropolitaine jusqu'au 31/12/2022. Conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, vous disposez d'un droit de rétractation 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-DPD, c/o service juridique, 40 Avenue Aristide Briand 92220 Bagneux ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com.



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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

N° FR020282-1



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 4294 AVIS*

Ancien **Moderne**

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES...

**94% DE NOS CLIENTS SONT SATISFAITS,
POURQUOI PAS VOUS ?**

Rétro - Qualité
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

05 65 10 17 17
WWW.RETRO.FR



**ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS**

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

www.liqui-moly.fr

© Copyright Liqui Moly toute reproduction même partielle est interdite



L'âge n'a pas d'importance.



15€* par mois

pour les modèles : A1, A3, Q2,
Q3 et véhicules électriques

20€* par mois

pour les modèles : A4, A5,
A6, A7, A8, Q5, Q7, Q8, TT,
ainsi que les gammes S et RS

Avec l'abonnement au contrat d'entretien Audi Service,
bénéficiez d'une vision claire sur l'entretien de votre future Audi
tout en maîtrisant votre budget.

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° 117

du 22 septembre 2022

TIBO



Le Kia Niro face au Peugeot 3008

Le Niro deuxième du nom ratisse large et se décline en version électrique, hybride simple et hybride rechargeable... histoire d'aller chercher des noises au roi des SUV, le Peugeot 3008, qui n'entend pas céder sa couronne.

ADRIEN CORTESI

10 000 km en Renault Mégane E-Tech

Après avoir hésité, pensant que ce n'était pas raisonnable, voire impossible, Guy L'hospital l'a fait ! 10 000 km au volant d'une voiture électrique, a fortiori celui de la Mégane E-Tech, comment cela se passe-t-il ? De Paris à l'Autriche, il vous dit tout de son périple.



YANN LEFEBVRE

FABIAN KIRCHBAUER



1^{er} Essai BMW Série 3

Les berlines thermiques, c'est l'ancien monde ! Et si l'ancien monde s'adaptait au nouveau ? C'est le challenge de la Série 3. Le best-seller munichois s'offre un restylage et poursuit sa route vers plus d'efficacité, sans renoncer au plaisir de conduite. Réussit-elle son pari ?

Et aussi... en kiosque



ACTUELLEMENT

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

Les "nouveau 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.

Et où que vous soyez, sur
SMARTPHONE et TABLETTE

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 : Méline Priam (chef de rubrique, 01 41 33 54 16), Cyril Biotteau
Technique : Frédéric Haas
Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction : Denis Riffade
Maquette : Pykha
Secrétariat de rédaction : Vediteam
Photographe : Yann Lefebvre
Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée
Ont participé à ce numéro : Caroline Hazard et Jacqueline Voyant

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan**Éditeur** : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52

Directrice exécutive régie : Élodie Brétaudeau Fontelles**Directeur commercial pôle automobile** : Amaury d'Alès**Directrice commerciale adjointe pôle automobile** :

Anne Buré-Emmel (01 41 33 29 21)

Contact publicité : 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 1^{er} 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** : septembre 2022**Prix de vente** : 4 €**Date de parution** : 8 septembre 2022**N° ISSN** : 0005-0768**N° CPPAP** : 0323 K 82833

ACPM



LE TRI + FACILE



V O L V O

NOUVEAU VOLVO XC40 RECHARGE

100% ÉLECTRIQUE



AUTONOMIE JUSQU'À

420KM**



A 0g CO₂/km



*Google et Google Maps sont des marques déposées Google LLC.

**Cycle mixte WLTP : Consommation électrique (kWh/100 km) : 18.7-25.
Autonomie électrique (km) : 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 OVEN 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 11^e - 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



REEMPLACEMENT & RÉPARATION PARE-BRISE & VITRAGE TOUS VÉHICULES & TOUTES ASSURANCES*



**FRANCHISE
OFFERTE**
OU 100€ EN CARTE CADEAU
POUR TOUT REMPLACEMENT DE PARE-BRISE**



DÉMARCHES SIMPLIFIÉES & AUCUNE AVANCE DE FRAIS !

*Prise en charge de toutes les formalités administratives
avec votre assurance pour un service clé en main !*

Devis & RDV sur siliglass.fr

*Plus d'informations sur les conditions dans votre centre SILIGLASS ou sur siliglass.fr. ** Offre valable pour tout remplacement de pare-brise en cas de sinistre déclaré à l'assurance quelle que soit l'assurance à condition d'être assuré contre le bris de glace. Montant de la franchise remboursé en carte cadeau avec un plafond de 100€ TTC. Si vous êtes assuré sans franchise, une carte cadeau dématérialisée de 100€TTC vous est offerte. Carte cadeau dématérialisée Glady multi-enseignes à valoir dans plus de 800 enseignes. Plus d'informations dans votre centre siliglass et sur glady.fr. Offre valable jusqu'au 31 décembre 2022.