

l'auto-journal

DOSSIER NOUVEAUTÉS

Dacia se muscle!



CONCEPT MANIFESTO

L'appel du plein air



BIGSTER

Un pavé dans la cour des grands

FUTUR DUSTER

Plus costaud, plus moderne



DOSSIER HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES

ESSAI 10 000 KM

RENAULT MÉGANE E-TECH

Notre premier essai au long cours en électrique! Puniton ou promenade de santé?



NOUVEAUTÉ

MITSUBISHI ASX

Ceci n'est pas un Captur! (quoique...)



1^{ER} ESSAI

BMW 320D TOURING

La tradition du bon



MATCH

KIA NIRO / PEUGEOT 3008

En hybride rechargeable, le coréen lance la surprise!



L 14595 - 1117 - 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 - MEX: 470M - TOM S: 620CFP - TOM A: 1650CFP - CH: 6.50FS - TUN: 8.50DTU



A 0g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Consommation d'énergie électrique de la BMW iX1 : 17,3 – 18,4 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 413 – 438 km*. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

T H E N E W



mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux. ***Valeurs provisoires, les valeurs définitives seront disponibles auprès de BMW France dès la commercialisation desdits modèles.**

La rentrée promet d'être électrique.

Pour démarrer la rentrée mieux que jamais : zéro émission⁽²⁾, jusqu'à 556 km⁽³⁾ d'autonomie, le tout dans un habitacle suréquipé et silencieux.

Découvrez le confort et le style de la gamme ID., les véhicules 100 % électriques de Volkswagen.

— Gamme — Volkswagen ID.

100 % électrique

Essayez-la immédiatement
en concession⁽¹⁾



A 0 g CO₂/km*



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

(1) Valable chez les Partenaires participants. (2) Les véhicules de la gamme ID. n'émettent aucune émission pendant la phase de roulage. (3) Selon la norme WLTP pour une ID.3 Pro S Active avec batterie de 77 kWh.

Cycles mixtes WLTP de la gamme ID. : 15,4 - 18,9. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 21/06/2022, 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.

Du 22 septembre au 5 octobre 2022



Volkswagen ID. Buzz/P. 60



Dacia Manifesto/P. 14



Mitsubishi ASX/P. 24



Nissan X-Trail/P. 27



Skoda Vision RS/P. 28

SOMMAIRE

Découvrir

12 Dacia monte en gamme

Manifesto : un concentré des futures Dacia

Duster, Bigster : la star et le grand frère

Spring : l'électrique ambitieuse

24 **Mitsubishi ASX**

26 **Peugeot e-308**

27 **Nissan X-Trail**

28 **Skoda Vision 75**

Comprendre

32 Comment l'inflation grignote

le budget auto

Conduire

42 **BMW Série 3 Touring** 320d 190 ch

47 Dossier hybrides et électriques

Renault Mégane E-Tech EV60 220 ch p. 48

Volkswagen ID. Buzz Pro 204 ch/77 kWh p. 60

Kia Niro 1.6 Hybride Rechargeable 183 ch/

Peugeot 3008 1.6 PHEV 225 ch p. 68

Mercedes GLC 400 e 4Matic 381 ch p. 76

Les Experts : **Citroën C5 X** PHEV 225 ch p. 80

82 Le chef des essais vous répond

Vibrer

84 Reportage : la nouvelle voie

de **General Motors**

90 Rallye : le réveil de **Hyundai**

92 Rétro : **Renault 9** (1981)

S'offrir

96 Configurateur : **Volkswagen Taigo**

100 Occasion : **BMW X2**

103 Prix du neuf

Le tarif des voitures neuves

110 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...

Enveloppe Abonné + Chèque Select 4 presse jetés en couverture sur tout ou partie de la diffusion.



BMW Série 3 Touring/P. 42



Renault Mégane E-Tech/P. 48



Kia Niro/Peugeot 3008/P. 68



Mercedes GLC/P. 76



MONDIAL DE L'AUTO

PARIS



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

mondial.paris



*La révolution est en route

ORGANISÉ PAR

**H O P
S C O
T C H**
GRUPE

PFA | FILIÈRE
AUTOMOBILE
& MOBILITÉS

DANS LE CADRE DE LA

PARIS **AUTOMOTIVE** **WEEK**

**ABONNEZ-VOUS!**Retrouvez toutes nos offres p. 40 et sur www.kiosquemag.com

LAURENT VILLARON

SEULS SUR L'ESSENTIEL

Pour une fois, ce n'est pas nous qui le disons, mais Denis Le Volt, le grand patron de Dacia. Il a profité de la présentation du concept-car Manifesto (voir p. 14) pour donner sa vision de l'évolution de notre univers : *"Par la pression des normes en tout genre, l'automobile va se transformer en un produit de luxe, a-t-il ainsi affirmé. Toutes ces contraintes ont un impact sur le coût. Au fur et à mesure, l'accès à la mobilité individuelle va devenir problématique."* Il n'est pas le premier, hélas, à noter cette tendance lourde à un renchérissement structurel

et considérable des voitures neuves, accéléré par l'électrification, et qui risque d'en interdire l'accès à une grande partie de la population. Mais lui se fait fort d'y apporter des solutions : *"L'essentiel! Voilà l'ADN de Dacia. Le client n'a pas besoin de toujours plus de puissance et d'équipements. Pourquoi systématiquement doter une auto de deux ou trois écrans quand le smartphone du propriétaire peut s'intégrer de façon ingénieuse au véhicule? Cette approche nous permet d'être plus efficaces, avec un juste prix pour ce dont nos clients ont vraiment besoin."* On pourrait ironiser sur ce plaidoyer à base de décroissance et de sobriété, tellement à la mode. Sauf que, chez Dacia, c'est le cas. Bien que les tarifs aient augmenté, les Dacia restent, quels que soient les modèles, des voitures réellement accessibles sur chacun de leurs segments. Ce dont les clients se sont rendu compte. En Europe, chez les acheteurs particuliers, les "vraies gens" donc, la Sandero est n° 1 des ventes depuis 2017, et le Duster est le SUV le plus vendu depuis 2018. Ces résultats posent, année après année, sans cesse la même question : réussir à faire simple mais attrayant et rentable, est-ce un savoir-faire à ce point subtil qu'aucun autre constructeur au monde n'en est capable? J'avoue ne toujours pas comprendre qu'aucun concurrent sérieux ne soit venu chercher des noises à la marque franco-roumaine. Faudra-t-il attendre le déferlement des voitures électriques chinoises? Là est sans doute le défi majeur pour Dacia : parvenir, à l'horizon 2035, à trouver la martingale qui permettra de proposer un véhicule électrique polyvalent, répondant aux besoins "essentiels" d'une famille (donc pas une Spring) tout en restant réellement accessible.

Jean-Éric Raoul
Rédacteur en chef
jeraoul@reworldmedia.com

Jean-Éric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

J'ai lu votre éditorial du n° 1116, parlant de la disparition des usines automobiles en France... Votre article est très clair, et je l'ai beaucoup apprécié. Je regrette profondément le massacre industriel de notre secteur automobile et j'accuse formellement l'industrie et les politiques allemands de l'avoir organisé patiemment avec l'aide de leurs homologues français. Aussi, je vous demande une chose difficile : indiquer le lieu de fabrication des véhicules que vous essayez.

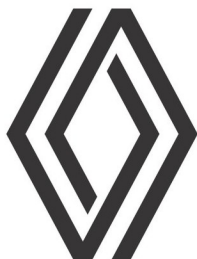
Richard Zimmermann

Il est d'autant plus facile d'accéder à votre requête que le pays de fabrication de chaque modèle essayé figure déjà au pied de nos fiches techniques.

On veut à tout prix nous faire acheter des véhicules électriques aux batteries et aux moteurs venus de Chine alors que nous sommes en manque d'électricité. Et personne ne proteste. On nous abrutit avec des slogans du style : *"Achetez ma voiture électrique hors de prix, mais surtout, ne vous en servez pas."* Ainsi, dans cet océan de morosité et d'absurdité, quel bonheur à la lecture du reportage de Méline Priam à l'occasion des 50 ans de la Renault 5!

Alain Boisseau

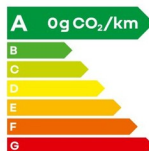
Cette petite séquence nostalgie nous replongeait en effet dans une époque où tout semblait plus simple pour l'automobile. Ce qui ne doit pas faire oublier la crise pétrolière de 1973 ni les 18 000 morts sur la route de 1972. La vie était peut-être plus facile, mais tout n'était pas rose (ou orange) pour autant.



NOUVELLE
RENAULT
MEGANE E-TECH
100% électrique

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

découvrir





(1) Jusqu'à 470 km d'autonomie (homologation wltp), selon version et équipements. (2) 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



au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



LA R5 (RE)MET LE TURBO

Renault exposera au concours d'élégance de Chantilly, le 25 septembre prochain, une réinterprétation 100% électrique des versions les plus puissantes de la Renault 5, la Turbo et la Turbo 2. Derrière les deux baquets, deux moteurs électriques qui entraînent chacun une roue. La batterie de 52 kWh est logée au milieu, fixée sur le châssis tubulaire. Cette configuration permet de jouer avec les 700 Nm

de couple et de faire de cette Renault 5 Turbo 3E une championne du drift. Mais pas que ! Sa puissance totale de 380 ch (280 kW) permet d'aller chercher un 0 à 100 km/h en seulement 3,5 s et une vitesse de pointe de 200 km/h. Elle mesure 4 m de long pour 2 m de large et pèse 980 kg. Masse à laquelle il faut ajouter les 520 kg de batterie. Pas si légère, la crème de Chantilly...



DACIA

MONTE EN GAMME!

Si le futur grand Bigster de 2025 confirme une légitime montée en gamme, le Manifesto ouvre d'autres champs des possibles. Il dévoile certaines facettes des Dacia de demain. On vous dit tout sur l'avenir ambitieux de la marque.

Par Christophe Bonnaud

SOMMAIRE

Dacia Manifesto p. 14

Futurs Bigster et Duster p. 18

Spring p. 22



Une marque naguère low cost peut-elle monter en gamme? Bien sûr! Cette stratégie va se traduire par l'arrivée du Bigster, le plus grand des Dacia, qui ambitionne à partir de 2025 de faire aussi bien dans le segment C – le cœur du marché européen – que dans le segment B des plus modestes et néanmoins rentables Sandero. Cette ascension, respectueuse de l'ADN de Dacia, se vérifiera par des intérieurs et un design plus travaillés, sans renier les valeurs de la marque : essentielle, accessible et robuste. Sans oublier le côté outdoor magnifié par cet inédit concept-car Manifesto. Grâce aux volumes de ventes considérables réalisés sur ses propres marchés, Dacia pourra sereinement rentabiliser ses projets. C'est la nouvelle équation du constructeur, désormais bien aidé par ses résultats commerciaux : plus riche, il peut

s'autoriser quelques latitudes et s'attaquer à des cibles hier encore interdites. Le concept-car Manifesto est de son côté un concentré d'idées de styles, d'accessoires ou même de matériaux que l'on trouvera disséminés dans les futures créations de la marque, comme le confirme Romain Gauvin, responsable de design avancé chez Dacia, sous la responsabilité de David Durand, directeur du design de la marque : *"Il y a une logique industrielle : Dacia représente des volumes importants, c'est plus simple aujourd'hui d'apporter un design avec des aspects sur lesquels on a besoin d'investissements, qui seront absorbés par le volume. On a la possibilité de faire des choix de design forts."* Cette montée en gamme ne signifie pas pour autant que vous ne trouverez que du cuir à bord, mais vous y verrez plus d'intelligence et plus de richesse d'équipement, seulement là où c'est nécessaire, selon la philosophie de la marque : *"Tout, sauf le superflu."*





Un seul phare, mais plusieurs motorisations envisagées pour le Manifesto.

PHOTOS : ARNAUD SAUNIER



Le thème du pick-up retenu sur le Manifesto intègre des rangements astucieux à l'arrière.



Le petit pavillon est doté en partie supérieure de multiples attaches qui remplacent les barres de toit.

DACIA MANIFESTO

Shaker d'idées

Le Manifesto est un laboratoire que les designers vont vigoureusement secouer pour en extraire toute la pulpe créative pour les prochaines créations de la marque.

Les roues gigantesques accueillent des pneus airless qui doivent durer toute la vie du véhicule!

Comme toujours lorsque les portes d'un studio photo s'ouvrent et que l'on entrevoit un concept totalement inédit, la première réaction est la bonne. En découvrant

le concept Dacia Manifesto, la première sensation est de vouloir partir avec. Sans doute l'idée de prolonger des congés toujours trop courts et de gommer l'ambiance morose d'une rentrée qu'on nous rabâche l'être tout autant. En clair, le Manifesto fait jaillir en nous une envie de fun, de plage et – comme dirait Dacia – d'outdoor! S'éclater au volant d'une Dacia, voilà qui n'était pas dans le cahier des charges de la première Logan de 2004! Avec ses 3,60 m de longueur, le Manifesto n'a pas le gigantisme ostentatoire du concept Audi Urban Sphere et il n'intègre pas non plus d'écran plus large que la voiture, comme dans une somptueuse Mercedes EQS. Il n'a même pas de portes et encore moins de pare-brise. Clin d'œil au Renault Spider de 1995? Non, juste l'ADN de la marque poussé à son paroxysme. Romain Gauvin explique que "ce concept-car est là pour illustrer les piliers de la marque Dacia : essentiel et cool, robuste et outdoor". L'aspect essentiel se concrétise par le côté malin de la voiture. De nombreux accessoires sont pensés pour une double utilisation, comme les sièges revêtus d'une sellerie qui est un sac de couchage, ou encore le phare ou la lampe intérieure qui se transforment en un rien de temps en torches nomades. "Dacia est connu pour son côté fiable et outdoor et tous nos véhicules sont orientés vers des usages et activités de plein air",

Simple et maligne : la planche de bord se pare d'un matériau issu de liège et de pneus recyclés.



ajoute Romain. Ainsi, le Manifesto accueille à l'arrière gauche un coffre-batterie qui fait office de générateur, sur lequel vous pouvez brancher n'importe quel accessoire, alors qu'à droite une vaste caisse d'outils vous permet d'envisager les voyages hors des sentiers battus. *"L'essentialité de ce concept transparait d'abord avec un véhicule totalement ouvert sur l'extérieur, sans portes ni pare-brise. J'aime bien ce côté essentiel et cool!"* Avec ce genre de buggy 2.0 (Dacia n'aime pas que l'on compare son Manifesto à un buggy...), on profite pleinement des fragrances au volant.

Source d'inspiration

Mais en rêve seulement, car le Manifesto ne préfigure en rien un prochain modèle de la gamme. C'est un manifeste, un concentré d'idées – design, accessoires, couleurs et matières – dans lequel les designers puiseront leur inspiration pour le futur. Romain Gauvin tente de nous donner un calendrier des innovations qui apparaîtront ou pourraient apparaître sur les futures Dacia : *"Les matériaux, comme ceux des passages de roue, ou encore le système d'accroche du téléphone sur la planche de bord vont arriver en production. La philosophie de la batterie embarquée pour transformer la voiture en générateur est également une idée sur laquelle on travaille à moyen terme. Vous retrouverez aussi plus tard en série tous les aspects d'usage ou la façon plus formelle de traiter le graphisme, notamment sur la face avant."* Une face avant qui adopte une asymétrie assez surprenante avec un seul phare (voir encadré) qui semble très technologique : ce n'est en fait que la carte de LED qui est systématiquement cachée sur toutes les voitures, mais elle est ici mise en exergue. *"Notre philosophie chez Dacia*



Avec son design très géométrique, le Manifesto est comme un sherpa, compagnon indispensable pour vos sorties "outdoor".



Un simple bloc translucide diffuse les informations au juste nécessaire.

est de ne pas camoufler et d'utiliser un maximum de matériaux bruts non transformés. Les éléments techniques ou organes mécaniques font partie du design." Associer l'image de la technologie à celle de Dacia est une démarche sacrément culottée ?? *"Pas du tout. C'est une question de scénographie. On montre la technologie. Je suis complètement*

à l'aise pour associer Dacia et la technicité, mais on le conçoit juste différemment." Sans doute pensez-vous comme nous que le Manifesto est un engin 100 % électrique ? *"Non, pas du tout, affirme Romain. C'est un véhicule à l'image de Dacia : multi-énergie et donc capable de répondre aux législations des pays sur lesquels nous sommes présents. Un moteur thermique pourrait prendre place à l'avant. On conçoit nos produits en fonction de leur cible, car tous nos marchés ne sont pas 100 % électriques."* Mais ce qui surprend le plus sur ce concept, ce sont finalement ses roues (diamètre de 850 mm) avec d'immenses pneus airless (sans air). Ils ne proviennent pas d'un manufacturier, mais ont été conçus par Dacia ! *"C'est un moyen d'exprimer le côté écologique et économique, cher à Dacia. Ces pneus sont incroyables et peuvent durer la vie entière du véhicule."*

En 1939, celle qui n'est pas encore la 2CV arbore un seul phare avant.



CITROËN

QUAND DACIA S'INSPIRE LA 2CV!

Pourquoi deux optiques lorsqu'une seule suffit ? Pourquoi ne pas imaginer des sièges extractibles, dans lesquels vous pouvez dormir ? Voici deux recettes malignes inventées par les ingénieurs de Citroën en 1939 pour le projet TPV de la future 2CV, et remises au goût du jour quatre-vingt-trois ans après par Dacia. En design, rien ne se perd, sauf la mémoire. Ainsi, le concept Manifesto se contente d'un seul phare qui se transforme en lampe torche nomade. Le prototype 2CV de 1939 proposait déjà cette solution du phare unique. Les sièges de la Dacia sont habillés par une sellerie qui sert de sac de couchage, afin de pouvoir dormir en dehors de la voiture, comme ceux, démontables, de la version définitive de la 2CV en 1948. Reste à Dacia de tenter plus fort encore : dans le phare unique de la 2CV, les ingénieurs avaient songé à y glisser des lucioles plutôt qu'une ampoule pour éclairer la route...



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

FUTURS BIGSTER ET DUSTER

Les frères amis

**Pas question de toucher à l'icône Duster.
Ou plutôt si : en l'améliorant encore et en lui collant
dans les roues un grand frère ami, le Bigster,
garant d'une montée en gamme assumée.**

Le bloc avant du Bigster est identique à celui du futur Duster et embarquera les mêmes motorisations.



BIGSTER

Environ **22 000 €**

Commercialisation : **printemps 2025**

Le concept-car Bigster a été présenté lors de la révélation du plan Renault en 2021. On sait (presque) tout de lui, sauf ce qu'il a toujours caché : son habitacle. "Présenter Manifesto ne signifie pas qu'on oublie le Bigster, s'amuse Romain Gauvin. On a effectivement communiqué sur l'extérieur, mais on a encore plein de choses à dire sur l'intérieur, sur notre vision de ce que doit être un intérieur Dacia dans le futur." Nous n'en saurons pas plus

et nous rappellerons que ce grand SUV à 5 ou 7 places est connu aujourd'hui sous le nom de programme R 1310. Le Bigster est annoncé pour 2025 et deviendra donc la plus grande silhouette proposée dans la gamme à cet horizon. Avec ses 4,60 m de longueur, il sera très certainement l'un des plus longs véhicules reposant sur la plateforme CMF-B des... Renault Captur et Clio. Une plate-forme qui recevra toutes les silhouettes de la gamme, hormis celle de la Spring (voir p. 22). Le Bigster pourra être considéré comme la version "longue" du futur Duster de 2024. Ce

dernier, issu du même programme et connu sous le nom de code P 1310, reprendra toute la partie avant du Bigster, mais sera plus court (à peine 4,40 m) et verra son empattement réduit afin d'offrir la juste habitabilité pour 5 personnes, contre 5 à 7 pour le Bigster. La partie arrière sera plus compacte, conservera la troisième glace latérale, et l'ensemble reposera sur des roues plus petites que celles de son grand frère. Techniquement, les deux silhouettes adopteront les motorisations thermiques hybrides simples de la plate-forme CMF-B : mild hybrid 1.3 TCe ➔

FAIRE LE PLEIN DE TRANQUILLITÉ

Choisir une PEUGEOT électrique ou hybride rechargeable, c'est bénéficier d'une offre d'installation à domicile de votre propre borne de recharge.



L'ÉLECTRIQUE SELON PEUGEOT

PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies**

Peugeot a choisi Free2move eSolutions pour vous accompagner dans le choix et l'installation de la solution de recharge la plus adaptée à vos besoins. Plus d'informations sur <https://www.peugeot.fr/electrique-et-hybride/rouler-en-electrique/F2M-eSolutions.html>. OPEN – Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

Pour accueillir de 5 à 7 passagers, le Bigster étend sa poupe, évoluant de 4,40 m (Duster) à 4,60 m.



ARNAUD SAUNIER

Le nouveau langage formel sera éterné par cette icône de la gamme.

et 1.2 Turbo TCe mild hybrid de 48 V. Envisager l'hybride rechargeable est-il cohérent avec l'ADN de Dacia ? On le saura d'ici deux ans, car le Duster devrait arriver avant son grand frère. Le futur Duster ne devrait en revanche pas se priver de la boîte automatique EDC à double embrayage que l'actuelle génération devrait inaugurer d'ici là.

Aller à l'essentiel

À bord, si l'on ne sait pas grand-chose du design et des équipements, Dacia pourrait pousser le détail encore plus loin vers une économie toujours bien placée : le volant pourrait recevoir une surface douce à la préhension dans sa partie haute et plus dure dans sa partie basse, moins souvent utilisée. C'est ce que l'on devine sur le concept Manifesto avec un revêtement en liège et pneus recyclés très doux au toucher sur la partie haute du volant et un plastique plus dur en partie basse. Pour ce qui est des écrans, Dacia y répondra de deux façons : avec le système Media Control, un accessoire qui permet d'installer son téléphone, celui-ci prenant le relais pour gérer les fonctions de navigation par exemple, et un écran classique puisque dans sa montée en gamme Dacia ne pourra pas s'en priver. Quant aux tarifs des deux frères amis, il restera évidemment compétitif, même si la rentabilité des différents programmes des futures Dacia sur la plate-forme CMF-B a été calculée en tenant compte des dérivés Lada qui devaient reposer sur le même soubassement. Lada – groupe Avtovaz – était jusqu'à récemment la marque sœur de Dacia dans le groupe Renault. Mais le 23 mai dernier (voir encadré), Renault a été contraint de céder ses activités industrielles en Russie, en raison de la guerre en Ukraine.

Les motorisations incluront de l'hybridation simple.

DUSTER

Environ 16 000 €

Commercialisation : 2024

Plus compact que le Bigster, le futur Duster change radicalement de design !





L'actuel Duster, avec de multiples accessoires.

PRÊT POUR L'AVENTURE

Commercialisé depuis 2017, restylé en 2021, l'actuel Duster vient de recevoir, comme l'ensemble de la gamme Dacia, le nouveau logo. Il mesure un peu plus de 4,30 m et peut disposer d'une véritable transmission intégrale. Un vrai baroudeur qui peut profiter d'accessoires variés. Outre le pack Off-road, il propose marchepieds, porte-vélos et même pare-buffle. Parmi les meilleures ventes en France et en Europe.



Le Duster de 2024 repose sur la plate-forme moderne CMF-B.

ILLUSTRATIONS : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Renault n'est plus impliqué dans la conception du futur Niva.



IL FAUT OUBLIER LADA!

Lors de l'annonce du plan Renaulution l'an dernier, il a été dévoilé que "les travaux sur la génération future du Niva ont commencé". Ce projet devait arriver en fin d'année prochaine. Conçu sur la plate-forme CMF-B des Dacia, il aurait permis à la marque roumaine d'accroître sa compétitivité grâce à des synergies d'ingénierie et de fabrication avec Lada. À l'époque, le discours était d'affirmer "qu'il est plus logique de créer des maillages entre Dacia et Lada, qu'entre Dacia et Renault". Mais depuis la guerre en Ukraine, Renault a été contraint de signer un accord en mai 2022 pour vendre sa participation de près de 70% dans Avtovaz (Lada). Depuis, la marque Lada a totalement disparu du site Internet du groupe Renault, ainsi que ce futur Niva...

RENAULT

Spring d'aujourd'hui et de de

L'actuel plan produit Dacia est sans doute l'un des plus fournis que la marque ait connu. Dans ce scénario, la trublionne Spring va rebattre les cartes au milieu de la décennie.

Après avoir adopté sa nouvelle identité, la Spring va enjoliver son design de finitions plus colorées.

Le premier semestre en Europe a été bon pour Dacia, qui progresse de 16 % sur un marché en baisse de 14 %. Bientôt 5 % du marché européen pour la marque qui positionne sa Sandero à la première place des ventes européennes aux particuliers lors de ce premier semestre 2022. Même constat avec le Duster, qui reste le SUV le plus vendu aux particuliers... La concurrence pour Dacia ne viendra sans doute pas des constructeurs européens (même si Citroën titillera à court terme certains des produits de la gamme), mais plutôt des Chinois comme on le verra certainement au Mondial de l'automobile à Paris du 17 au 23 octobre prochains. Cette progression s'explique avant tout par une redéfinition claire de son offre avec

ses quatre modèles phares : Sandero, Duster, Jogger et Spring. Les origines de cette dernière sont connues : ce modèle conçu pour le marché indien – vendu depuis le milieu des années 2010 en Inde sous le nom de Renault Kwid – a eu une seconde vie en Chine, toujours sous l'appellation de Renault, la K-ZE 100 % électrique. Las, la pandémie de Covid a largement compromis la diffusion de ce modèle sur le marché chinois et le groupe Renault a décidé, avec ses partenaires, d'accélérer la définition de la version européenne.

Multiculturelle

La décision prise de la commercialiser dans la gamme Dacia en Europe tombe alors sous le sens. Aujourd'hui, la Spring adopte la nouvelle identité Dacia Link avec son logo en majesté et sa calandre redessinée. La Spring de 2023 évoluerait

Une augmentation de la puissance est attendue au printemps prochain.



main !

en revoyant à la hausse sa puissance qui est actuellement de 45 ch avec une batterie de 26,8 kW. L'évolution prendra en compte sa prochaine rivale française : la Citroën ë-C3 Éco. Il faudra attendre le milieu de la décennie pour que la Spring assimile dans la totalité de son développement l'ADN de Dacia, car l'indienne, devenue chinoise, doit désormais intégrer les codes Dacia. Et la gymnastique sera un peu plus complexe, car elle fera intervenir, comme toujours dans le développement d'un produit Dacia, le centre de recherches et de design Bucharest Connected né en 2019. Mais elle devra avant tout tenir compte de ses ambitions internationales (Inde et Chine notamment) et des variantes badgées Renault pour les futures Kwid et K-ZE électrique. L'affaire prend d'autant plus d'importance que cette Dacia devrait être la seule à reposer sur la "petite" plateforme de l'actuelle Kwid/Spring, bien éloignée de celle, plus "européenne", des Sandero et Duster.

Le bouclier avant serait simplifié pour améliorer la qualité perçue.

Interview

Denis Le Vot
Directeur marque Dacia

Nous allons considérablement élargir le terrain de jeu de Dacia

L'Auto-Journal : Le Bigster laisse entrevoir une certaine "montée en gamme" de Dacia dans le futur, par son design très travaillé notamment. Les prix des Dacia de demain vont-ils suivre la même courbe ascendante ?
Denis Le Vot : Dacia reste Dacia, et nous allons continuer d'offrir les produits les plus abordables dans chacun des segments où nous serons présents. C'est aujourd'hui le cas pour Sandero, Spring, et même pour Jogger. Nous allons tout naturellement poursuivre cette logique avec Bigster. Dacia montre tous les jours que lorsque le design de nos produits est bien pensé, il n'est jamais un surcoût.

L'AJ : La Dacia Spring est arrivée plus vite que prévu dans la gamme européenne, à la suite des déboires de la K-ZE en Chine, liés à la pandémie. Son renouvellement sera-t-il entre vos mains, avec une visée sur les marchés chinois et indien ?

D. L. V. : Au premier semestre 2022, Spring est montée sur le podium des véhicules 100 %

électriques vendus aux particuliers. Spring est une vraie Dacia, car elle représente l'accès à la mobilité électrique abordable. Elle joue donc un rôle important et pérenne dans la gamme Dacia. Mais pour l'heure, il est trop tôt pour en dire plus sur son renouvellement.

L'AJ : Considérant le Bigster de 2021 comme un show-car, il n'y a eu que deux vrais concept-cars Dacia : le Duster en 2009 et ce Manifesto. Annonce-t-il une nouvelle stratégie avec, en parallèle, un accroissement de silhouettes dans l'offre Dacia ?

D. L. V. : Le concept-car Manifesto est un formidable laboratoire d'idées pour les designers et il ne préfigure pas un véhicule en particulier. En revanche, avec le futur SUV préfiguré par Bigster, Dacia s'invite dans le segment C, le plus grand segment du marché européen, et élargit ainsi considérablement le terrain de jeu de la marque.

OLIVIER MARTIN GAMBIER

SPRING 2023

Environ 20 000 € hors bonus

Commercialisation : printemps 2023

L'encoche dans le capot accueille ici les diamants de Mitsubishi en lieu et place du losange Renault.

PHOTOS : MITSUBISHI



Prise de position

Après avoir failli quitter le territoire européen, Mitsubishi repart finalement à la charge et doit étoffer sa gamme dans le but d'assurer une présence suffisante. Pour cela, il a fallu piocher dans celle de sa maison mère Renault afin d'occuper le créneau des petits SUV. Alors si cet ASX n'a pas eu le temps de se démarquer du Captur, il a l'avantage d'arriver vite pour combler un vide dans la gamme, profitant des qualités intrinsèques du SUV français.

Par Nicolas Valeano



On retrouve la planche de bord et le système d'infodivertissement très qualitatifs du Captur, sans changements de graphisme ni de revêtement.



MITSUBISHI ASX

À partir de **24 000 €**

Commercialisation : **mars 2023**



La pratique banquette coulissante est préservée ici.
Le coffre de 332 dm³ peut ainsi gagner 69 dm³.



La signature lumineuse de Renault est conservée.

Sauvée in extremis sur nos territoires, la seconde marque japonaise de l'Alliance Renault-Nissan va donc passer par l'étape du *cross badging* (échange de logo) pour proposer rapidement un petit SUV, positionné sous l'Eclipse Cross au prix d'accès élevé dépassant les 40 000 €. Car si la marque aux trois diamants reste finalement en Europe, c'est naturellement pour y être profitable. Alors il lui a fallu prendre des décisions drastiques. Ainsi a-t-elle quitté le marché britannique et certains pays de l'Est. L'objectif est de passer de 70 000 voitures en Europe environ aujourd'hui à 120 000 unités à terme et d'atteindre 1 % de part de marché. Et pour cela, Mitsubishi va apposer son logo sur des modèles Renault exclusivement destinés au Vieux Continent. Cette stratégie débute donc avec le Captur – pardon, l'ASX, deuxième du nom, dont la production en Espagne va démarrer en janvier, pour un lancement en mars. Dans un second temps, pour la fin 2023, la gamme sera complétée d'un autre modèle pris dans le portefeuille de la marque au losange, la Clio, renommée "Colt" et bénéficiant de plus de différenciations visuelles cette fois. Objectif : 40 000 Colt en année pleine en Europe. Voilà beaucoup de chiffres concernant les aspects business, mais ils sont indispensables pour comprendre les choix faits par le constructeur.

En rejoignant la gamme Mitsubishi, le petit SUV français y gagne un atout, la garantie de cinq ans que la marque propose à ses acheteurs. Pour le reste, l'offre sera très proche de ce que nous connaissons aujourd'hui chez Renault, mais avec une gamme simplifiée et comportant des niveaux d'équipement un peu plus généreux au fil des 4 finitions. Le prix sera aligné en prenant en considération les équipements et la garantie, histoire de ne pas faire de concurrence déloyale au cousin français.

Un SUV différent

Visuellement, l'ASX se démarque surtout grâce à son logo, la signature des feux de jour à LED typiquement Renault ayant été conservée... La calandre et la grille du bas du bouclier sont spécifiques, mais la différenciation s'arrête là. Même du côté des 6 couleurs de carrosserie proposées, rien de nouveau sous le soleil, tout comme dans la présentation de l'habitacle.

Sous le capot, on retrouve toutes les motorisations du Captur, version GPL mise à part. Ainsi la série

comprend-elle le 3 cylindres 1.0 90 ch d'entrée de gamme, les micro-hybrides 1.3 en 140 ch (BVM) et 160 ch (BVA EDC) et les 1.6 hybride (probablement le plus vendu) et hybride rechargeable. Enfin, les fonctions de conduite semi-autonome prennent ici le nom de MI-Pilot.

Voilà donc de quoi proposer au réseau français de 125 points de vente (140 avec les points service) une option différente dans le marché très dynamique des SUV de segment B, pour remplacer l'ASX datant de 2010. Ce dernier était un véritable modèle Mitsubishi, qui avait servi de base à l'époque à des dérivés Peugeot et Citroën surtout différenciés dans leur face avant. L'ASX bénéficie d'un parc roulant de 16 000 unités en France, avec un taux de fidélité élevé pour ses clients qui devront le remplacer à terme. Le nouvel ASX est aussi destiné à être un véhicule de conquête pour environ 50 % de ses ventes, ciblant un public plus jeune ou des flottes d'entreprise. Ainsi la marque vise-t-elle 35 000 unités d'ASX vendues en Europe en année pleine, dont 3 000 à 4 000 en France.

L'avis de L'Auto-Journal

Avec un tel clone, Mitsubishi a l'avantage de présenter une valeur sûre dans le marché très concurrentiel des petits SUV urbains et polyvalents. Les prix alignés sur ceux de Renault ne devraient pas en faire un choix très différencié, mais il faudra examiner en détail les équipements proposés, annoncés complets, et prendre en compte son seul vrai argument spécifique (à part son logo) : la garantie de 5 ans.



La 308 électrique la joue modeste

La 308 invitée à ravitailler aux bornes de recharge étrenne une machinerie électrique inédite dans le groupe Stellantis. Rien de violent.

Par Jean Bourquin

Ne tournons pas autour du pot. L'e-308 partage sa base technique avec sa sœur nourrie aux énergies fossiles, c'est un fait. Elle ne bénéficie pas d'une plateforme consacrée à la seule locomotion électrique, en d'autres termes et contrairement à bon nombre de ses concurrentes. Le postulat est

lourd de conséquences, pour une raison simple. Les entrailles de la voiture ne peuvent accueillir une batterie de traction de trop forte capacité, faute de place, et partant de là, la sanction est immédiate. L'e-308 n'est pas en mesure de rivaliser avec les Volkswagen ID.3, Nissan Leaf et Renault Mégane E-Tech (en haut de la gamme), toutes concurrentes, dont les batteries sont surchargées de kilowattheures.

Une fois le décor planté, Peugeot a vu venir le coup. Le tandem composé de l'électromoteur de 136 ch et de la batterie de 50 kWh (46 kWh pour la capacité utile) qui équipe de manière systématique les modèles électriques du groupe Stellantis, Jeep Avenger incluse et Fiat 500e exceptée, n'est pas retenu. L'e-308 étrenne une batterie de 54 kWh (51 kWh utiles), laquelle alimente un inédit propulseur de 156 ch (115 kW). Les communicants annoncent une autonomie en cycle mixte "supérieure à 400 km", une valeur dans la norme du segment. La consommation se limite à 12,7 kWh/100 km, une référence cette fois-ci, le freinage régénératif s'enrichit d'un mode à forte intensité nommé "Brake", et le chargeur embarqué triphasé de 11 kW est fourni de série. Pour le reste, c'est la 308 telle que nous la connaissons, aux jantes alliage de 18 pouces spécifiques et au combiné d'instrumentation près. Le break SW s'invite à la fête, et ça, c'est une première s'agissant d'une compacte électrique née en Europe.

Des watts pour la berline et le break. Pas de jaloux. Le cas est unique dans le segment.



PHOTOS : PEUGEOT

PEUGEOT E-308

À partir de **42 000 €***

Commercialisation : **printemps 2023**

* Estimation.

L'avis de L'Auto-Journal

La puissance est limitée et l'autonomie est correcte par rapport à la concurrence. Est-ce un problème ? En aucun cas, si le prix reste contenu. Nous avons des doutes à ce sujet.

7 places en mode hybride

Le gros SUV 5 ou 7 places signé Nissan rejoint le marché français avec, sous son capot, 2 motorisations hybrides originales et 2 ou 4 roues motrices. De quoi rivaliser avec le 5008 et le futur grand SUV Renault.

Par Nicolas Valeano



Le vaste écran d'infodivertissement de 12,3 pouces est de série dès le 2^e niveau de finition.

Visuellement proche de son petit frère le Qashqai, le X-Trail de 4^e génération est nettement plus gros (4,68 m, soit 26 cm de plus) et présente un design plus massif et moins dynamique. Le double étage de projecteurs avant, la grande calandre, les

protections de bouclier façon aluminium, la ligne de caisse très droite : ici, priorité au style des SUV à l'américaine, pays où le modèle est déjà lancé depuis deux ans sous le nom de "Rogue". La planche de bord du X-Trail au dessin classique intègre les incontournables grands écrans d'instrumentation et d'infodivertissement. La console flottante entre les sièges avant abrite un vaste rangement,

tandis que les passagers de 2^e rang bénéficient d'une entrée facilitée par des portes s'ouvrant à 85°. La banquette coulisse pour libérer l'accès au 3^e rang des versions 7 places, accueillant des ados jusqu'à 1,60 m. Quant au coffre, il offre un volume peu spectaculaire de 575 dm³ en modèle 5 places, réduit à 485 dm³ pour la version 7 places, une fois les sièges de dernière rangée repliés.

Plate-forme de Qashqai

Basé sur la même plate-forme CMF-C que son cadet, le X-Trail bénéficie d'une suspension arrière multibras qui devrait lui assurer de belles qualités routières. Sous le capot, il hérite uniquement d'une originale motorisation hybride e-Power, apparue avec le Qashqai sur notre continent. Ici, le moteur électrique est le seul à entraîner les roues, alors qu'un bloc essence 3 cylindres turbo est chargé de l'alimenter. En version de base, l'ensemble développe 204 ch et affiche une consommation de 5,8 à 7,2 l/100 km, pour une valeur de CO₂ à partir de 132 g/km, soumise à un malus minimal. La version e-Force, avec 2 moteurs électriques (213 ch en tout), assure une traction intégrale. Dans les deux cas, la petite batterie de 1,73 kWh net permet de parcourir quelques kilomètres à peine en mode zéro émission.

La conduite semi-autonome, nommée ProPilot chez Nissan, est naturellement de la partie.



9 couleurs différentes et 5 peintures biton sont au programme.

NISSAN X-TRAIL

À partir de 42 700 €

Commercialisation : déjà commercialisé

L'avis de L'Auto-Journal

Classique dans ses lignes de gros SUV, le X-Trail est autrement plus original du point de vue mécanique, avec ses deux motorisations hybrides e-Power. Une solution qui devrait offrir un bon agrément, notamment en ville et sur route, pour une consommation raisonnable.

5,02 m en longueur, tout de même, pour ce SUV électrique appelé à embarquer 7 personnes. Le modèle de série à venir devrait ressembler peu ou prou à cela.



Lignes directrices

Le modèle de série, ce n'est pas pour demain. Cela posé, le concept-car Vision 7S annonce les prochaines orientations que compte suivre Skoda.

Par Jean Bourquin

C'est dans l'air du temps. Skoda entend réduire son empreinte carbone en adoptant une série de mesures que nous ne citerons pas toutes ici faute de place. Le recours intensif à des matériaux recyclés est du lot, sans même parler de la locomotion électrique pour laquelle la marque tchèque fait aujourd'hui croisade. À cet égard, trois nouveaux modèles mus à l'électricité sont attendus d'ici à 2026. Le remplaçant du Karoq, suivi par une citadine, elle-même pistée par un SUV à 7 places préfiguré par le concept-car Vision 7S, pour les désigner. Les esprits chagrins noteront que le dernier programmé est le premier annoncé, longtemps à l'avance.

À cela une raison. L'étude Vision 7S divulgue ce qui constituera le futur proche de Skoda. Un manifeste, en quelque sorte, au premier chapitre duquel figurent les questions d'ordre esthétique. Cette calandre tranchée net encadrée par les projecteurs plantés à la verticale, cette ceinture de caisse convexe en son centre et ses feux arrière en forme de T, c'est la première fois que vous les voyez, mais cela ne sera pas la dernière. Skoda donne un nom à son identité visuelle en devenir, soit "Modern Solid". À détailler ce concept-car, cela fait sens... Autant le Vision 7S paraît très réaliste vu de l'extérieur, autant son traité intérieur relève du monde "parallèle" propre aux concept-cars, à des années-lumière de la production en série. Exemple type, le siège bébé fixé au tunnel

central en amont des sièges avant, dans le sens opposé à la marche, idée au demeurant lumineuse qui fait de ce SUV un véhicule "6+1".

Salon détente

Autre trouvaille loin d'être stupide, le combiné d'instrumentation et le volant se rétractent, sans s'encaster dans la planche de bord, pour transformer le poste de conduite en salon détente quand vient le temps de passer à la borne de recharge pour ravitailler. La capacité de la batterie de traction est fixée à 89 kWh pour une autonomie donnée à 600 km. Quant à la puissance libérée par le complexe bimoteur, Skoda n'a que l'embarras du choix : il y a du lourd dans les stocks du groupe Volkswagen.



Mobilier futuriste mais sobre, comme il sied à un véhicule badgé Skoda. Le volant se rétracte, mais pas jusqu'à s'encaster dans la planche de bord.



SKODA VISION 75

À partir de **75 000 €***

Commercialisation : **2026**

* Estimation.

PHOTOS SKODA

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

Il a de la gueule, le futur "eco-friendly" de Skoda. Le véhicule en lui-même présente quelque troublante ressemblance avec le Kia EV9 (voir la précédente édition de L'Auto-Journal).

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Cupra

Leon La gamme de la Leon sous le label Cupra se démocratise. Et pour cause. Cette berline déclinée sur le mode sport, jusqu'à présent motorisée en fonction, reçoit le 4 cylindres essence 1.5 eTSI de 150 ch ("e" pour "hybridation légère") fourni par sa matrice estampillée Seat. La boîte robotisée DSG7 soutient la mécanique dans ses efforts. **Cupra Leon 1.5 eTSI 150 DSG7** : 38990 € sous l'appellation dite "V". Malus mini/maxi : 230/260 €.



Cupra Leon



DS Automobiles

DS 7 La déclinaison du DS 7 emmenée par 360 ch déploie une offre complète, structurée en plusieurs finitions contre une seule au lancement de la nouvelle mouture il y a trois mois (voir L'Auto-Journal n° 1114). **DS E-Tense 360** : 68700, 69800 et 74800 € sous les exécutions respectives Performance Line+, Rivoli et Opéra. La livrée La Première est maintenue à son poste, à son prix initial de 74800 €. Pour mémoire, les 360 ch susmentionnés sont libérés par un complexe hybride rechargeable au cœur duquel œuvre un 4 cylindres 1.6 de 200 ch. Les deux électromoteurs entraînent les 4 roues (un sur chaque essieu). Pas de malus à déplorer, c'est le principe.



DS 7

Kia

XCeed Le SUV coupé XCeed a droit à son restylage de mi-carrière, lequel permet de faire la différence entre l'avant et le maintenant sans changer la donne. Les interventions à l'intérieur sont encore plus discrètes. Sous le capot, les précédentes motorisations sont reconduites, à l'exception notable du 4 cylindres essence 1.6 T-GDI de 204 ch, rayé des cadres. L'offre thermique "pur jus", enfin, est coiffée par la finition GT Line Premium, et ça, c'est nouveau. Un profil "sport" assumé, mis en valeur par des éléments de design spécifiques. La suspension est repassée sur l'établi dans le but avoué d'accroître le dynamisme du comportement, dit Kia. À vérifier le moment venu.



Kia XCeed

KIA

LA GAMME KIA XCEED

Motorisations/Boîtes	Finitions	Prix	Malus/Bonus
Essence hybridation légère			
1.0 T-GDI 120 ch BVM6	Motion / Active / GT Line Premium	26 590 / 29 190 / 31 990 €	Malus : 210 / 260 €
1.5 T-GDI 160 ch BVM6	Active / GT Line Premium	30 190 / 32 990 €	Malus : 330 / 400 €
1.5 T-GDI 160 ch BVR7	Active / GT Line Premium	31 890 / 34 890 €	Malus : 330 / 360 €
Diesel hybridation légère			
1.6 CRDi MHEV 136 ch BVM6	Motion / Active / GT Line Premium	30 590 / 33 190 / 35 990 €	Malus : 75 / 125 €
1.6 CRDi MHEV 136 ch BVR7	Active / GT Line Premium	34 890 / 37 890 €	Malus : 125 / 170 €
Essence hybride rechargeable			
141 ch cumulés BVR6*	Motion / Active / Lounge	36 990 / 38 590 / 40 490 €	Bonus : 1 000 €

* 4 cylindres 1.6 GDI 105 ch + électromoteur 61 ch.

Peugeot

e-208 La gamme de la 208 électrique (136 ch, 362 km d'autonomie) accueille la finition de base Like jusqu'ici réservée aux seules versions thermiques. La climatisation manuelle, l'autoradio (écran tactile de 5 pouces), les capteurs de pluie et de luminosité et le freinage d'urgence autonome figurent au menu. **e208 Like** : 33 000 € avant déduction du bonus de 6 000 €.



Peugeot 2008

PEUGEOT

2008 Peugeot épure la gamme du 2008 nourri aux énergies fossiles. À la troncousse. Premières victimes, la variante de 155 ch du 3 cylindres essence 1.2 PureTech et la variante de 110 ch du diesel 1.5 BlueHDI passent à la trappe. Le bloc 1.2 PureTech de 130 ch n'est plus couvert par les finitions Active et Style quand il s'associe à la BVM6, par ailleurs. Puisqu'il est question de finitions, les livrées Roadtrip et GT Pack sont portées disparues, tout comme les antibrouillards. Il n'y en a plus, pas même en option. Certains éléments additionnels s'évaporent eux aussi à modèle donné. Oubliez les sièges chauffants à l'échelon

Style et le démarrage sans clé sur l'exécution Allure. Enfin, certains équipements précédemment fournis de série rejoignent la liste des options. Citons les jantes alliage de 16 pouces sur la version PureTech 100 Active Pack (300 €) et le rétroviseur central photosensible sur les finitions Active Pack et Style (50 €). Pour terminer, le 2008 PureTech 130 nanti de la boîte automatique abandonne le frein de stationnement électrique au profit d'un dispositif mécanique sur les modèles Active Pack et Style. La sellerie cuir disponible en option sur la finition GT est remplacée par une sellerie en Alcantara. Prix : 1 400 €.

LAURENT LACOSTE



Peugeot e-208

LA GAMME PEUGEOT 2008 THERMIQUE

Motorisations/Boîtes	Finitions	Prix	Malus
Essence			
1.2 PureTech 100 ch BVM6	Active / Active Pack / Style / Allure / Allure Pack	24 970 / 25 570 / 26 070 / 26 870 / 27 770 €	0 €
1.2 PureTech 130 ch BVM6	Active Pack / Allure / Allure Pack / GT	27 370 / 28 370 / 29 270 / 30 870 €	0 / 75 €
1.2 PureTech 130 ch BVA8	Active Pack / Style / Allure / Allure Pack / GT	29 370 / 29 570 / 30 370 / 31 270 / 32 870 €	170 / 230 €
Diesel			
1.5 BlueHDI 130 ch BVA8	Allure / Allure Pack / GT	32 070 / 32 970 / 34 570 €	150 / 230 €

COMMENT L'INFLATION GRIGNOTE LE BUDGET

Voitures, réparations, carburants, électricité, et demain assurances ? L'inflation emmène tout sur son passage. Des mesures temporaires (bonus, prime à la conversion, rabais sur les carburants) tentent d'atténuer ces hausses de prix.

Par **Bertrand Gay**

LA HAUSSE DE L'ÉNERGIE ACCÉLÈRE L'INFLATION

Depuis le printemps dernier, la hausse des prix de l'énergie et des matières premières vient s'ajouter au mouvement d'augmentation des prix interne à la filière automobile et observé depuis quelques années. "En 2022, le coût de l'électricité est en moyenne 80 % plus élevé qu'en 2021", résume dans une interview à *Ouest-France* Frank Roubanovitch, président du CLEEE⁽¹⁾, le comité regroupant les grandes entreprises françaises achetant leur électricité et leur gaz sur le marché libre (de la SNCF aux groupes Carrefour ou Accor). Et il prédit que cette hausse devrait se poursuivre en 2023.

Cette hausse de l'énergie a un fort impact sur tous les process industriels comprenant de la cuisson et des températures importantes comme la fonderie, la fabrication de pneumatiques ou la production de verre et rejaillit à la fois sur le prix des voitures neuves et sur les coûts de réparation. Le baromètre 2022 du réseau de réparateurs idGarage.com a estimé, en analysant les prix de 300 000 références, que les pièces automobiles avaient augmenté de 10 % en moyenne au cours des douze derniers mois. Et Jonathan Bloch, directeur général d'idGarages, a beau indiquer que les réparateurs essaient de proposer des offres plus adaptées avec des pièces de marque distributeur

ou en concédant des remises, la hausse est bien là. Récemment, l'achat de deux pneumatiques d'une dimension courante a montré que ces derniers avaient augmenté de 30 % en cinq ans. Et de tels exemples sont nombreux.

DES VOITURES NEUVES TOUJOURS PLUS ONÉREUSES

Nous avons déjà documenté la hausse des prix des voitures dans le numéro 1 109 du 19 mai dernier, mais il convient d'y revenir. En effet, après une hausse annuelle, au cours des trois dernières années, de 2,7 % pour une Peugeot 3008 PureTech 130 Allure à boîte automatique, cette dernière a



L'e-208 existe désormais avec la finition d'entrée de gamme, Like, pour abaisser le prix d'access (33 000 €) de la Peugeot électrique.

CLEEE



“ En 2022, le coût de l'électricité est en moyenne 80 % plus élevé qu'en 2021. ”

Frank Roubanovitch, président du CLEEE⁽¹⁾, l'association des entreprises grandes consommatrices d'électricité.



PIERRE ROUANET / PHOTOPOR



YANN LEFEBVRE



ADOBE STOCK

vu son prix atteindre 37 970 €, soit 2,5% de hausse en cinq mois.

Chez Renault, la hausse est moins marquée mais, à l'occasion de la réouverture des commandes de Clio et de Captur GPL, ce dernier a vu son tarif gonfler de 200 €. Rappelons que les prix de Renault ont, en moyenne annuelle, augmenté de 3% depuis deux ans.

Les constructeurs sont conscients que l'augmentation des prix les coupe d'une part croissante de leurs clients. Ceux-ci cherchent à limiter leurs coûts, comme le montrent les immatriculations européennes qui placent deux Dacia parmi les cinq premières ventes en juillet dernier (2^e place pour la Sandero et 5^e pour le Duster). La progression de Dacia en Europe s'appuie à la fois sur son offre GPL et sur ses prix accessibles. Ce point n'a

pas échappé aux concurrents de la marque roumaine : Peugeot vient de combiner son premier niveau de finition, Like, et sa motorisation électrique pour offrir une e-208 d'accès à 33 000 €.

VERS L'ÉLECTRIQUE À 100 EUROS PAR MOIS ?

Cette e-208 Like peut faire l'objet d'une offre de location à 208 € par mois après un premier loyer de 3 900 €. Le seul moyen d'abaisser les mensualités est d'augmenter le premier loyer et de disposer d'une valeur de fin de contrat la plus élevée possible. En cumulant toutes les aides à l'achat (bonus, prime à la conversion maximale et aide

pour l'éloignement domicile-lieu de travail), Peugeot propose cette e-208 à 150 € par mois.

Rappelons néanmoins que les conditions pour disposer de 5 000 € de prime à la conversion sont tellement irréelles (un revenu fiscal de référence par part inférieur à 6 300 €) que ce dispositif ne concerne que des familles pour lesquelles l'acquisition d'une voiture ne fait pas partie de leurs préoccupations financières.

Néanmoins, une "voiture électrique pour 100 € par mois" fait partie des promesses de campagne du président Macron. Ministre délégué chargé des comptes publics, Gabriel Attal a indiqué fin août sur LCI que le gouvernement "y travaillait et ➤

essayait de définir une date de mise en application". Reste à savoir avec quel dispositif de financement et quelle voiture. Il existe bien une Dacia Spring à 120 € par mois ramenant le premier loyer à 0 € pour les bénéficiaires de la prime à la conversion de 2 500 €. Mais politiquement, le gouvernement peut-il construire son offre à 100 € sur la base d'une voiture fabriquée en Chine? Et si le partenaire du gouvernement pour une voiture électrique à 100 € par mois était Renault avec une Zoe en fin de carrière soutenue par les performances filiales de financement du groupe?



RENAULT

DES RISTOURNES CARBURANT BIENVENUES

Depuis le 1^{er} septembre, la remise sur le prix du carburant accordée par le gouvernement atteint 30 centimes d'euro, soit 12 de plus qu'au cours de l'été. À ces 30 centimes, TotalEnergies ajoute un rabais de 20 centimes. À partir du 1^{er} novembre, ces remises baisseront l'une et l'autre pour se monter à 20 centimes (10 centimes pour chaque). Chacun a pu apprécier le recul des prix à la pompe, de 60 à 65 centimes par rapport au plus haut du printemps, à tel point que certaines stations TotalEnergies manquent parfois de carburant. Mais ce reflux des prix du carburant provient aussi de la baisse des prix du pétrole sur les marchés internationaux. Au cours de l'été, le prix du baril a régulièrement reflué vers les 90 \$, reléguant le pic de 127 \$ le baril du 8 mars 2022 au rang de souvenir. Notons néanmoins que l'or noir se paie en dollars, monnaie face à laquelle l'euro a perdu 10 % de sa valeur depuis la mi-mars. Le prix du pétrole acheté en euros n'a pas reculé de 30 % mais de 20 % seulement.

UNE PRIME À LA CONVERSION INCHANGÉE

Lors de la mise au rebut d'un véhicule classé Crit'Air 3 et au-delà (soit des véhicules essence dont

La marque Renault prépare-t-elle une offre électrique à 100 € par mois reposant sur la Zoe?

la première immatriculation date d'avant 2006, avant 2011 pour des diesels), il est possible de bénéficier de la prime à la conversion. Celle-ci concerne les véhicules électriques ou à essence, neufs ou d'occasion. Pour un achat de voiture essence, la prime peut aller de 1 500 à 3 000 €. Pour une voiture électrique, elle s'élève de 2 500 à 5 000 €. Ces montants dépendent de nombreux critères : niveau du revenu fiscal de référence, domicile ou lieu de travail se trouvant en zone à faibles émissions (ZFE), distance entre le domicile et le lieu de travail, domicile se trouvant en Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion et Mayotte et, enfin, le kilométrage annuel parcouru à titre professionnel

UN BONUS RECONDUIT ET MARGINALEMENT MODIFIÉ

Le montant du bonus en vigueur au cours du premier semestre 2022 pour l'achat d'une voiture électrique a été étendu à l'ensemble de l'année 2022. Le plafond de coût d'acquisition qui était pris en compte pour disposer du bonus maximal de 6 000 € a même été relevé à 47 000 €, contre

45 000 auparavant. Ce bonus est toujours plafonné à 27 % du coût d'acquisition. Cela signifie que le bonus maximal pour l'achat d'une Dacia Spring à 19 800 € est de 5 346 €. Le même dispositif concerne également les Skoda Citigo iV et Seat Mii Electric dans leurs versions d'entrée de gamme. Un bonus de 2 000 € s'applique aux véhicules électriques dont le prix est compris entre 47 000 et 60 000 €.

À noter que le législateur considère que seules les voitures dont les émissions de CO₂ sont de 0 g/km sont éligibles pour ce bonus. Les hybrides rechargeables reçoivent un bonus de 1 000 € si ils répondent à trois critères : un prix inférieur à 50 000 €, 50 g/km de CO₂ maximums et une autonomie urbaine sur le cycle WLTP⁽²⁾ supérieure à 50 km.

Enfin, rappelons que depuis le 28 avril dernier, le bénéficiaire du bonus écologique s'engage à garder sa voiture un an au lieu de 6 mois auparavant. Cette modification vise les petits malins qui revendaient à l'étranger des voitures électriques au bout de 6 mois en réalisant un bénéfice substantiel dans l'opération. ■

(1) CLEE : "Comité de liaison des entreprises ayant exercé leur éligibilité sur le marché libre de l'électricité".

(2) WLTP : Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure. C'est le protocole qui régit les mesures officielles de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ et autres substances polluantes pour les voitures de tourisme.



L'avis de L'AUTO-JOURNAL

L'inflation est bien là. Elle pèse sur le budget de l'automobiliste de multiples façons : prix des voitures neuves en hausse, mais également des voitures d'occasion en raison de leur rareté, tandis que l'augmentation des prix de l'énergie et des matières premières fait grimper le prix des réparations et de l'entretien. Ce mouvement de hausse va se poursuivre d'ici la fin de l'année et en 2023. Pour l'atténuer, le gouvernement joue ponctuellement avec les niveaux de taxation (carburants) et demande aux entreprises de faire des efforts (assurances auto).

N'advancez plus d'argent à la place de votre assureur !



Auto Plus

assurance
By **leocare**

À partir de
6,63 € /mois

Pour en savoir
plus, scannez



OU

www.autoplusassurance.fr



> 1 abonnement numérique OFFERT*
pour toute souscription d'assurance.

L'assureur instantané !

Une voiture de remplacement

En cas d'accident, même assuré au tiers, on vous prête une voiture.

Adapté à votre budget

Choisissez votre tarif sans impacter votre pouvoir d'achat.

Remboursé en temps réel

N'advancez aucun frais en cas d'accident.

Rassurant

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

**Une offre d'assurance
créée pour tous
nos abonnés !**

* 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



Esprit, es-tu là ? Oui, il est là, et bien là, et, de fait, la nouveauté niche dans les détails sur le plan du style, à l'exemple du pli qui surplombe les feux arrière.



PHOTOS FORD

Grand coup de balai dans l'habitacle, mis en valeur par un double écran qui occupe toute la place.

ALLÉLUIA ! LA MUSTANG RESTE LA MUSTANG

Sur la nouvelle Mustang, l'électricité sert à alimenter le double écran positionné face au conducteur. D'hybridation, il n'est point question.

Droit au but. La Mustang septième du nom récupère les deux mécaniques qui animaient la précédente génération, légèrement remaniées certes. Il s'agit, pour qui l'aurait oublié, du 4 cylindres 2.3 Ecoboost (310 ch sur l'actuelle mouture) et du V8 5.0 dépourvu de turbo, lequel délivre désormais aux alentours de 500 ch sans plus de précision à cette heure (450 ch sur la Mustang en circulation). Seul le V8 fera le voyage jusqu'en Europe, avec pour unique compagne la boîte automatique à 10 rapports. Le cadre posé, la rumeur faisait état, il n'y a pas si longtemps encore, d'une possible hybri-

dation de la Mustang. Elle avait tort, la rumeur. Il n'y a pas l'ombre d'un électromoteur appelé en renfort sous le capot de la nouvelle Mustang. Cela ne se fait plus guère de nos jours.

On l'aura compris, la muscle car américaine adhère au parti conservateur. Au même titre que les moteurs, la plate-forme reprend du service, ce qui n'interdit pas quelques menues évolutions du côté de la suspension et de la direction. Et puis, il suffit de la regarder, la Mustang des temps modernes. Les mauvaises langues évoqueront un simple restylage, et il faut reconnaître qu'il y a de l'idée. Et alors, c'est quoi, le problème ? Le long capot, la chute de toit sans fin et les triples feux arrière verticaux signent un modèle entré dans la légende, et c'est comme cela que nous l'aimons. Encore notons-nous une inattendue finesse dans le traité des détails.

La révolution est intérieure

À bord, toute forme de conservatisme est oubliée. Le mobilier est refait de A à Z, marqué par une planche devenue rectiligne (les deux bossages placés l'un et l'autre de chaque côté ont disparu). Le grand chambardement, dans les faits, prend la forme d'un double écran du plus bel effet, soit 12,4 pouces face au conducteur et 13,2 pouces au centre. On dit la qualité de fabrication en très net progrès...

Le cheval sauvage ne carbure qu'à l'essence, sans le soutien d'une quelconque machine électrique. Ce n'était pas acquis.



LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
automne 2023

Prix (estimation) :
60 000 €

Concurrente :
aucune à ce niveau de puissance au prix présumé

EXPOSITION

Les fantômes de la Route 66

Photographe de son état, Cyril de Plater est une figure de ce qu'on appelle la presse automobile. Notre ami, grand amateur de musiques électriques et lui-même guitariste à ses heures, a sillonné la mythique Route 66 qui relie Chicago à Santa Monica aux États-Unis. De ses pérégrinations est né le livre *Sur la Route 66 avec Dominique Chapatte* (M6 Éditions), duquel sont tirées les 40 photos exposées à Bolbec en Seine-Maritime. Villes fantômes, stations-service et grosses cylindrées



américaines de toutes époques et de toutes couleurs, la machine à fantômes marche à plein... L'exposition consacre, en parallèle, les œuvres de la photographe "urbex" (bâtiments à l'abandon en zone urbaine) Annie Gazé. Son originalité : pointer son objectif en direction du rétroviseur d'une voiture.

Exposition de Cyril de Plater et d'Annie Gazé
Château du Val-aux-Grès, route de Mirville,
76210 Bolbec, jusqu'au 16 octobre. Entrée libre.

Il était une fois dans l'Ouest, avec Cyril de Plater et Annie Gazé (photo à gauche).



PHOTOS ANNIE GAZÉ ET CYRIL DE PLATER



VOLKSWAGEN

"Un moment historique pour Porsche."

Oliver Blume,
président du directoire
de Volkswagen AG depuis
le 1^{er} septembre.

La décision a été prise le 5 septembre dernier. Les hautes instances du groupe Volkswagen introduiront en Bourse la marque Porsche, jusqu'ici propriété exclusive dudit groupe, avant la fin de l'année. Porsche aura "une plus grande indépendance", précise Oliver Blume, qui présidait aux destinées du constructeur avant de prendre les rênes de Volkswagen AG. Les potentiels actionnaires par l'odeur du fromage alléchés se bousculent d'ores et déjà au portillon. Le Français Bernard Arnault (LVMH) est du nombre.

DÉCRET

Sans les mains, c'est autorisé

C'est officiel. La circulation de "véhicules équipés de systèmes à délégation de conduite dès leur homologation" est autorisée sur les routes françaises depuis le 1^{er} septembre dernier. Certaines routes, plus précisément. Celles dont les voies de circulation sont séparées de manière physique, par un terre-plein par exemple, interdites d'accès aux piétons et aux cyclistes dans les faits. On l'aura compris, la conduite autonome de niveau 3 n'est rendue possible que sous conditions. Sur le type de route mentionné, le conducteur ne peut lâcher le volant qu'à une vitesse inférieure ou égale à 60 km/h, et il doit être en mesure de le reprendre en moins de dix secondes. Si tel n'est pas le cas, la voiture s'arrête automatiquement. Cela posé, aucun modèle neuf commercialisé en France ne recevait un dispositif de ce genre à la date du 12 septembre. Il y a bien le Drive Pilot accordé en option aux Mercedes Classe S et EQS, mais c'est en Allemagne.



ADRIEN CORTESI



LADA

410 548

C'EST LE NOMBRE DE VÉHICULES NEUFS (VP ET VU)
IMMATRICULÉS EN RUSSIE À FIN AOÛT 2023.

Cela représente un effondrement de l'ordre de 60,7 % par rapport à la même période en 2021.

Lada reste la marque dominante, avec 103 124 voitures écoulées (- 59 %). Suivent Kia (53 478, - 63 %), Hyundai (46 063, - 61 %), Renault (31 638, - 65 %), la marque russe GAZ (21 579, - 36 %), la marque chinoise Haval (16 615, - 23 %), Skoda (15 924, - 76 %), Volkswagen (15 530, - 76 %), la marque russe UAZ (13 999, - 25 %) et Nissan (13 205, - 58 %). Lada commercialise depuis peu une mouture de la berline Granta produite avec des pièces fabriquées en Russie, dépourvue d'airbags et de climatisation.



ESURF

“Si vous rêvez d’une bonne dose de fun pour profiter de l’été en famille, vous devriez trouver votre bonheur avec cette machine sensationnelle.”

Sébastien Loeb,
sur son compte Instagram
avec vidéo à l’appui.

De quelle “machine sensationnelle” le nonuple champion du monde de Rallye parle-t-il ? De la Citroën DS 3 WRC avec laquelle il remporta son dernier titre mondial en 2012, au hasard ? Pas du tout. Il est ici question d’une planche de surf, pratique sportive à laquelle Sébastien Loeb semble s’adonner avec joie. Pas n’importe quelle planche de surf... Électrique, s’il vous plaît, équipée d’un propulseur de 2,8 kW (4 ch) pour une vitesse de pointe portée à 26 km/h. Prix : 19 900 € sous l’appellation Esurf Beta.

MONDIAL

Renault joue le jeu

Il y a les constructeurs qui font non toute la journée et leurs semblables à qui une âme charitable a appris que l’on pouvait dire oui, pour paraphraser une chanson de Michel Polnareff. Dans la première case s’ajoute à la longue liste des déserteurs Mercedes, qui snobera le Mondial de l’automobile parisien au motif que “le stand qui (lui était alloué) n’était pas assez visible”. Cela

se passe de commentaire. À l’opposé, Renault ne fera pas semblant. Seront présents sur son stand, supposément visible, la réincarnation électrique de la R4, un concept-car musclé inspiré de la R5, le SUV Austral montré pour la première fois au public et la variante électrique du Kangoo VP. Deux ou trois choses bien sympathiques égaieront, de même, les espaces réservés à Dacia et Alpine. Merci, Renault.



OLIVIER MARTIN GANIBIER

Renault débarque au Mondial avec du lourd. C’est bien le seul...

COMMERCE

Polestar peut venir en France

C’est une sombre affaire de logo. Elle débute en 2017, au moment où Polestar, la division sportive de Volvo, devient marque à part entière. Les armoiries de la nouvelle entité représentent une étoile à quatre branches, lesquelles prennent la forme de deux V positionnés en vis-à-vis. De là à voir dans ce dessin des chevrons, il y a un pas que les dirigeants de Citroën franchissent sans la moindre hésitation. Plainte est déposée, et en 2020 le tribunal de Paris juge que Polestar “a porté atteinte à la renommée des marques françaises”. Au pluriel, car DS Automobiles est impliqué dans le litige, à considérer son blason très proche de celui de son présumé concurrent suédois. Résultat, ce dernier est interdit de séjour en France. Mais c’est désormais de l’histoire ancienne. Polestar a maintenant son visa d’entrée en poche, à la suite d’un accord conclu entre les deux parties. Les termes sont tenus secrets.

Le logo de Polestar. Toute ressemblance avec le blason de DS Automobiles est fortuite...



POLESTAR

(955

C’EST LE NOMBRE DE PEUGEOT RIFTER IMMATRICULÉS EN FRANCE AU PREMIER SEMESTRE.

Contre 3354 durant la même période en 2021. On appelle cela un krach, de l’ordre de 71,5%. La remarque vaut

Pour rappel, ces deux ludospaces ont abandonné leurs motorisations thermiques au seul profit de la locomotion électrique au début de cette année.

Un “non-sens”, avons-nous écrit. L’opération se paie cash, comme attendu. Chez Renault, on applaudit : le nouveau Kangoo a trouvé 2944 preneurs au terme du premier semestre. Avant l’entrée sur le marché de sa version électrique, attendue sous peu.



LAURENT LACOSTE



Mercedes et Rivian s'associent

L'association entre Mercedes et Rivian, constructeur américain spécialisé dans le véhicule électrique lourd, produira des utilitaires sur le sol européen au mieux en 2025. Ces fourgons exclusivement électriques porteront le badge Mercedes. Le dindon de la farce a un nom : Renault, dont le Kangoo sert de base technique au Citan à ce jour.

Il n'y aura pas de SUV Bugatti



Au moment où Ferrari dévoile son premier SUV, alias Purosangue, la société croate Rimac, actionnaire principal de Bugatti, fait savoir que la marque française n'aura jamais quelque chose de ce genre dans sa gamme. Quant à une Bugatti 100 % électrique, ce ne sera pas avant 2030.

Toyota fignole sa berline électrique

Elle s'appelle bZ3. C'est écrit sur le hayon du prototype qui circule ces jours-ci en Chine sans le moindre camouflage. Il s'agit, en la circonstance, de la première berline tout-électrique siglée Toyota, longue de 4,70 m d'après les estimations. Arrivée probable en Europe l'année prochaine.

ANNIVERSAIRE

Le circuit Dijon-Prenois fête ses 50 ans

Jacques Laffite, Jacky Ickx, Jean Ragnotti, Giacomo Agostini... Ces pilotes de grand renom seront tous là, eux et de nombreuses autres personnalités du sport automobile que nous ne pouvons toutes citer, le mercredi 12 octobre. Où ? Réponse : sur le circuit Dijon-Prenois (Côte-d'Or), qui ouvrira ses portes il y a cinquante ans. Sur ce tracé de 3,289 km dessiné par Jean-Pierre Beltoise en personne défilèrent les susnommés, mais également Niki Lauda ou encore Alain Prost, à l'occasion de courses aussi diverses que variées. Dont cinq Grands Prix de France de Formule 1, pas moins. La journée retiendra, en point d'orgue, des baptêmes en voitures GT offerts par le circuit. Entrée gratuite. *Détail des festivités : www.circuit-dijon-prenois.com*

Un circuit de légende sillonné par des légendes, qui honoreront les réjouissances de leur présence... Cela vaut le déplacement.

Les chiffres du marché français en août 2022



91 403

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en août dernier.

15,6%

La part de marché captée par Peugeot en août (+14,4%). Suivent Renault (11,9%, -15,4%), Citroën (10,5%, +7,3%), Dacia (9,7%, +13,1%) et Toyota (7,9%, +9,8%).

3,8%

C'est la hausse des immatriculations enregistrées en août par rapport au mois d'août 2021. Le marché est dans le vert pour la première fois depuis quatorze mois.

970 930

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées au cours des huit premiers mois de l'année (-13,8% par rapport à la même période en 2021).

PRODUIT

Ne moquez pas la Moke électrique

À 29 990 € l'exemplaire avant la déduction du bonus de 6 000 €, aucun objet roulant ne prête le flanc à la moquerie... Celui-ci est identifié depuis l'orée des années 60, en des temps où l'armée britannique passa commande d'un véhicule léger auprès de Sir Alec Issigonis, génial créateur de la Mini. La Mini Moke fut réformée et partit véhiculer de nombreuses personnalités en des régions du monde de préférence ensoleillées, dont Brigitte Bardot pour ne citer qu'elle. À l'heure actuelle, la voiture est la propriété de la société Moke International Limited, qui relança la production en 2018 sur le sol français avec sous le capot un 4 cylindres essence 1.1 de 68 ch. L'usine campe en Angleterre depuis l'an dernier, et il en sort la Moke convertie à l'électricité, animée par un propulseur de 10,8 kW (15 ch). Roues arrière motrices, 80 km/h en vitesse de pointe et 120 km d'autonomie.



Tout est d'origine. Sauf le moteur...



PHOTOS : MOKE INTERNATIONAL LIMITED

SALIN OSMANCEVIC

OFFRE SPÉCIALE MONDIAL DE L'AUTO



2 places offertes
pour le Mondial de l'Auto 2022

Réservées aux 50 premiers abonnés !





L'Auto-Journal
Le magazine de tous
les plaisirs de l'automobile
L'Auto-Journal s'impose
comme étant le 1^{er} sur
les nouveautés et le plus
complet sur les essais.

VOTRE OFFRE:

-49%

25 numéros dont
1 n° Spécial Salon par an
pour **4,99€/mois**
pendant 3 mois
au lieu de 9,97€/mois.



Auto Plus
Le premier magazine qui se
met à la place du conducteur
Essais et comparatifs,
conseils juridiques, pratiques
et mécaniques, cote du neuf
et de l'occasion... Inclus dans
l'abonnement : l'accès illimité
aux services du site web

VOTRE OFFRE:

-81%

52 numéros + 2 hors-séries
2 guides pratiques par an
+ le site Auto Plus Premium
pour **3€** le premier mois
au lieu de 15,86€/mois.



Sport Auto
Fournisseur d'adrénaline
depuis 1962
Le seul magazine à faire
des tests et des essais
chronométrés sur circuit avec
validation des performances
des voitures.

VOTRE OFFRE:

-49%

12 numéros
+ 1 Guide F1 par an
pour **3,99€/mois**
pendant 3 mois
au lieu de 7,97€/mois.



Abonnez-vous pour faire partie des
50 PREMIERS ABONNÉS et remportez
2 places pour le Mondial de l'Auto

- 1 **Scannez le QR code** ci-contre
ou rendez-vous sur la page :
kiosquemag.com/bons-plans/offre-auto-mondial
- 2 **Choisissez** l'offre auto qui vous convient.
- 3 **Laissez-vous guider** et confirmez votre commande.



PLAISIRS À L'ANCIENNE

À l'heure où tout le monde ne parle plus que d'hybrides et d'électriques, cette Série 3 diesel peut paraître anachronique. Mais cette recette traditionnelle conserve de sérieux atouts...

Par Vincent Desmonts Photos Adrien Cortesi



Plus qu'une auto, la BMW Série 3 est une institution. Née voici bientôt cinquante ans, elle en est à sa septième génération et a toujours misé sur un style dynamique, son châssis à roues arrière motrices et des motorisations performantes pour séduire. Cela a marché au-delà de toutes les espérances, avec pas moins de 16 millions d'exemplaires vendus depuis 1975, dont 1,1 million pour la seule génération actuelle. Mais à l'heure où la planète automobile tout entière prend le virage de l'électrification, de la numérisation et de la "softwarisation", cette recette est-elle encore au goût du jour ? À en juger par cette version restylée, BMW estime que oui. La firme s'est en effet contentée de retouches esthétiques intérieures et extérieures, sans toucher à la technique. Sur notre Touring (les breaks représentent 60 % des ventes françaises de Série 3 !), cela se traduit par un avant redessiné, avec des optiques

plus fines, un bouclier remanié et un diffuseur arrière plus imposant. Un lifting très léger, tant il est vrai que la familiale BMW n'avait pas grand-chose à se reprocher sur le plan du style. C'est finalement dans l'habitacle que ça bouge le plus. Pas en matière d'espace à l'intérieur, la Série 3 restant une élève moyenne dans ce domaine, mais les interfaces évoluent.

Exit la planche de bord à "casquette" flanquée d'un écran tactile. Place au BMW Curved Display.

Il s'agit de la vaste dalle numérique introduite sur le SUV électrique iX, combinant une instrumentation sur un écran de 12,3 pouces et une tablette tactile de 14,9 pouces. Propulsé par le système d'exploitation BMW OS 8, l'ensemble est connecté en 5G pour télécharger des mises à jour, et bénéficie d'une compatibilité avec l'assistant vocal Alexa. Les interfaces sont incontestablement belles, réactives, mais elles sont denses ➔

et complexes : il faudra un peu d'habitude avant d'y retrouver ses petits ! Et aussi dire adieu aux commandes physiques de la climatisation, laquelle ne se pilote désormais qu'à travers l'écran tactile. Si les consignes de température sont visibles en permanence en bas de l'affichage, un "clic" de plus s'impose pour accéder aux autres fonctions de cette climatisation. Est-ce réellement un progrès ? Rien n'est moins sûr !

Sous le capot, pas de nouveauté, donc : la Série 3 n'évolue pas techniquement. Elle abrite au choix 3 moteurs essence de 156 à 374 ch, 5 diesels de 122 à 340 ch et 2 hybrides rechargeables de 204 ou 292 ch. Micro-révolution tout de même : plus aucune boîte manuelle n'est au programme. La transmission automatique ZF à 8 rapports, commandée par un nouveau sélecteur coulissant sur la console centrale, est maintenant de rigueur. Pour ces retrouvailles, nous avons pris le volant d'une "bonne vieille" 320d, dotée d'un 2.0 turbo diesel de 190 ch assisté comme il se doit en 2022 d'une micro-hybridation à 48 V.

Je vais vous faire une confession : cela faisait bien longtemps que je n'avais pas roulé avec un diesel, l'actualité se focalisant sur les modèles électriques ou hybrides essence. Et vous savez quoi ? J'ai redécouvert l'intérêt de ce genre de mécanique ! Fort en couple (400 Nm dès 1 750 tr/mn), bien aidé par une transmission automatique aussi douce que réactive, ce 2.0 diesel réalise toujours de belles performances. BMW annonce en effet un 0 à 100 km/h en 7,2 s, plus que correct. Cette mécanique s'apprécie également encore pour sa très agréable vigueur à tous les régimes, tout en réclamant moins de 6 l/100 km en moyenne. De quoi parcourir plus de 1 000 km avec un plein !

La 320d ne ménage d'ailleurs pas ses efforts pour réduire sa consommation.

Elle va notamment jusqu'à couper le sifflet du 4 cylindres et évoluer sur son élan lorsque le conducteur lâche l'accélérateur. Qui a dit que le diesel n'avait plus d'intérêt ? Longtemps réputé pour ses manières un peu rustiques, ce 2.0 s'est même acheté une conduite : il reste discret en toutes circonstances, que ce soit en matière de décibels ou de vibrations. Sur la livrée M Sport, cette mécanique efficace est au service d'un châssis qui se veut résolument sportif. Cette version reçoit en effet des suspensions renforcées (DirectDrive, dans le jargon BMW) et une direction à démultiplication variable destinée à

L'avis de Vincent Desmonts



Elle conjugue agrément et confort comme peu d'autres. Avec une direction plus "calme", ce serait parfait.

90%
Quotient
Emotionnel



PEU DE CHANGEMENTS AU MENU. MAIS LA SÉRIE 3 RÉNONCE DÉFINITIVEMENT À LA TRANSMISSION MANUELLE. C'EST BOÎTE AUTO OU RIEN! ★★



- ❶ Les graphismes tout en couleurs de la nouvelle instrumentation de bord numérique en mettent plein la vue, mais ne servent hélas pas forcément la lecture des informations.
- ❷ Exit le vieux levier de vitesses : la transmission automatique, désormais obligatoire, se commande via ce nouveau sélecteur coulissant.
- ❸ Inchangée, l'habitabilité arrière reste dans la moyenne basse de la catégorie, mais la banquette est moelleuse et confortable.
- ❹ Rien de nouveau en ce qui concerne le coffre, mais du pratique et du fonctionnel, même si le break Série 3 n'est pas une bête de charge.



PLUS
Agrément de conduite
Performances/sobriété
Interfaces modernes...

MOINS
... mais complexes!
Options trop nombreuses
Habitabilité

Impossible de passer à côté : la planche de bord 100% numérique Curved Display est impressionnante! Belle et réactive, mais assez complexe à utiliser et pas toujours simple à lire.



accentuer la réactivité à l'inscription en virage. Ça marche... jusqu'à l'excès : elle se révèle même un peu trop incisive sur les petits angles de braquage. Sur une M340i, c'est sans doute très bien, mais sur une 320d, nous aurions préféré davantage de progressivité. Il s'agit là toutefois d'un détail, car le comportement routier se montre à la fois dynamique et prévenant, affichant un bel équilibre. Le tout sans sacrifier le confort, qui reste très agréable, y compris avec les roues de 19 pouces optionnelles équipant notre modèle d'essai, par ailleurs doté d'une suspension pilotée (facturée 650 €). ■

BMW SÉRIE 3 TOURING 320d 190 ch M Sport

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 190 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1 995 cm³ / 10 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques AV - AR	225/45 - 255/40 R 18
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,71/1,83/1,44/2,85 m
Poids/tractable freiné	1 635/1 800 kg
Performances	
0 à 100 km/h	■ 7,2 s
Vitesse maxi	■ 229 km/h
Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	■ 500 dm³

LE BUDGET	
Prix	■ 56 450 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 170 € (133 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	65 090 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, AFL, aide au parking AV/AR, banquette arrière 40/20/40, clim automatique 3 zones, détecteurs pluie/luminosité, ESP, freinage anticollision, hayon électrique, instrumentation numérique, jantes alliage 18 pouces, lecture des poignées, phares à LED, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie tissu/Alcantara, système multimédia avec écran tactile/GPS connecté/Audio 6 HP/prises USB, volant multifonction en cuir...

Options

Accès et dém. sans clé (700 €), affichage tête haute (1 200 €), assistant ou crâneau (650 €), assistant feux de route (200 €), chargeur smartphone par induction (250 €), peinture métall. (1 090 €), phares à LED matriciels (1 050 €), régulateur de vitesse adaptatif (700 €), sellerie cuir (1 500 €), suspensions pilotées (650 €), système hi-fi Harmanardon (1 100 €), toit ouvrant panoramique (1 650 €)...

Consommations	
Mixte	■ 5,1 l/100 km
Réservoir	59 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Performante, agile, confortable et sobre, la BMW Touring 320d reste une formidable machine à voyager. La mise à jour 2022 apparaît mineure, mais elle lui permet de coller à la tendance actuelle des interfaces numériques tactiles. Un apport en ergonomie discutable, à vrai dire.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Écoutez

CEUX QUI AIMENT RACONTER DES HISTOIRES

CHRISTOPHE HONDELATTE

14H - 16H

HONDELATTE RACONTE

Europe 1

ROULER ÉCOLO AU QUOTIDIEN ENFIN POSSIBLE ?

SOMMAIRE

**P. 48 : 10 000 km en
Renault Mégane E-Tech**

**P. 60 : 1^{er} essai de la
Volkswagen ID. Buzz**

**P. 68 : le nouveau
Kia Niro hybride
rechargeable face au
Peugeot 3008 PHEV**

**P. 76 : 1^{er} essai du
Mercedes GLC 400 e**

**P. 80 : les Experts testent
la Citroën C5 X PHEV
225 ch**

Il n'y a plus qu'elles ! Elles sont partout, représentent entre 60 et 70 % des nouveaux modèles et grappillent chaque jour un peu plus les parts de marché. Désormais, après avoir essayé la carotte, nos gouvernants montrent le bâton pour nous pousser inexorablement vers les voitures hybrides et électriques. C'est bien beau, mais est-ce vraiment possible pour tout un chacun dans la vraie vie ? Surtout à l'heure où fusent de nombreuses incertitudes sur la production d'électricité, où l'on évoque des pénuries et restrictions et où les coûts explosent. Investir est une chose. Quid de la suite ? Comment se déplacer, aller au travail, partir en vacances, recharger au quotidien ? Et surtout à quel prix ?

Nos essais vous apportent des réponses, notamment notre premier "10000 km" avec la nouvelle Renault Mégane E Tech. Traverser l'Europe en électrique réserve des surprises. De son côté, le Volkswagen ID. Buzz parvient-il à ressusciter l'esprit aventurier original avec un fil à la patte ? Le pari est osé !

Si les voitures hybrides rechargeables semblent offrir un meilleur compromis, comment bien choisir ? Faut-il craquer pour le petit nouveau ou rester fidèle à la valeur sûre ? Le dernier qui a parlé a-t-il toujours raison ? Le nouveau Mercedes GLC 400 e sera-t-il la nouvelle star de sa catégorie ? Et la Citroën C5 X a-t-elle convaincu nos Experts ? Notre dossier vous dit tout. Bonne lecture...



 **ESSAI**
10 000 km**RENAULT MÉGANE E-TECH EV60 220 ch Optimum Charge**

VIRAGE RELEVÉ

Si le virage qui mène au 100% électrique n'est pas toujours simple à négocier, la nouvelle Renault Mégane E-Tech EV60 peut rêver de grands espaces. À condition d'opter pour la version Optimum Charge et ses deux chargeurs : 22 et 130 kW.

Par Guy L'Hospital Photos Yann Lefebvre



Iconic




ESSAI
10 000 km

RENAULT MÉGANE E-TECH



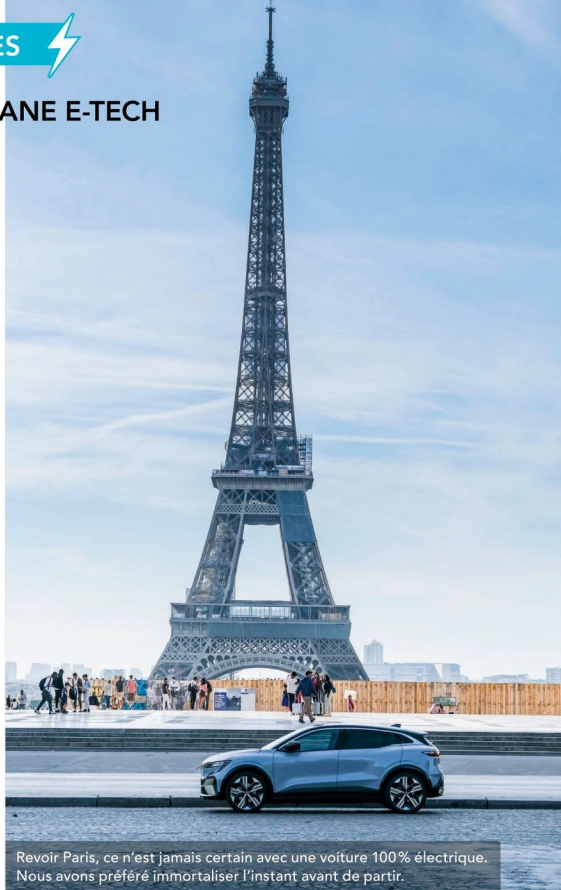
Les réseaux de recharge se multiplient, mais les offres ne sont jamais comparables.

In'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis ! Et, croyez-moi, en matière de voitures électriques, j'ai suffisamment tergiversé, aimé, détesté, pour pouvoir revendiquer, à défaut d'intelligence, une certaine sagesse. Et ce n'est sans doute pas fini. Car, si je pars avec un a priori très positif avant d'entreprendre le périple final de cet essai longue durée, parcours de plusieurs milliers de kilomètres qui devrait nous permettre d'illustrer ce reportage avec de belles images, il n'est pas sûr que le même enthousiasme m'habite au retour. Prix des recharges, fiabilité des bornes ou de la voiture, performances, surconsommation, et même confort sont généralement mis à rude épreuve sur un test de ce type.

Les choses ont pourtant bien commencé. La Mégane E-Tech EV60 est au bureau depuis trois bonnes semaines et le bloc-notes se noircit de louanges. Ou presque. Moi-même, qui ai eu l'occasion de vérifier à plusieurs reprises que la voiture était capable de couvrir une distance équivalente à Paris-Lyon avec une seule charge, je dois reconnaître que cette Mégane 100 % électrique s'avère très plaisante à vivre et particulièrement efficace lorsque la situation



En ville, comme ici à Strasbourg, la Mégane E-Tech ne manque pas d'arguments, le premier étant une consommation mesurée.



Revoir Paris, ce n'est jamais certain avec une voiture 100 % électrique. Nous avons préféré immortaliser l'instant avant de partir.

Grâce à un châssis affûté et à des relances toniques, on ne s'ennuie nullement au volant de la Mégane E-Tech.



**“VRAIMENT PLAISANTE
À VIVRE, CETTE COMPACTE!
RENAULT DEVRAIT TOUTEFOIS
REVOIR LE POSITIONNEMENT
DU LEVIER DE VITESSES, TROP
PROCHE DE LA COMMANDE
DES ESSUIE-GLACES.”**

Sylvain Cambier, responsable convoyage

Au col du Grimsel, l'autonomie n'a pas fondu car le planificateur tient compte de la descente à venir qui va permettre de récupérer pas mal d'énergie.

le réclame. Cela dit, l'affirmation (lors de la révélation du modèle) du patron de Renault, Luca de Meo, ne constitue en soi aucun réel exploit. Nombre de voitures affichent des autonomies supérieures à 450 km, distance que la française revendique mais atteint très difficilement. Mais cette Mégane cache plus d'un tour dans son sac. En tout cas, plus d'un chargeur. Si vous souhaitez recharger sur du courant alternatif (chez vous, au bureau, en ville ou sur route à l'exception des bornes de charge dites rapides), la Mégane peut vous proposer d'aller jusqu'à 22 kW, soit un peu plus de deux heures pour passer de 20 à 80 %. Difficile de trouver mieux sur le marché, même Tesla ne dépasse pas les 11 kW. En revanche, sur autoroute, la Mégane doit se contenter d'un chargeur DC de 130 kW. Suffisante dans l'absolu (30 minutes pour passer de 20 à 80 %), la puissance de charge dégringole assez vite et il faut souvent compter une dizaine de minutes supplémentaires pour dépasser les 80 %. Quoi qu'il en soit, ces caractéristiques placent la française dans le peloton de tête des voitures électriques les plus recommandables du moment. Qu'il s'agisse de trajets quotidiens ou d'allers-retours à la campagne le temps d'un week-end, la Mégane E-Tech suscite beaucoup plus de plaisir que d'inquié-

tude. Un plaisir de conduite partagé par l'ensemble des conducteurs pendant cet Essai 10000 km. Mélina, qui la première s'est attaquée à de la longue distance, s'est certes agacée devant le temps supplémentaire nécessaire pour rejoindre Milan par rapport à une voiture thermique, mais a aussi relevé un bon comportement routier et des performances convenables pour l'usage. J'irais un peu plus loin encore en associant le bon fonctionnement des aides à la conduite au plaisir finalement ressenti. Le régulateur de vitesse adaptatif ajuste la vitesse au profil de la route et aux limitations avec une tolérance réglable. Dommage que de mauvaises lectures amènent des réactions bizarres. Yann, photographe de son état, qui m'accompagne sur l'essai, n'est pas tout à fait de mon avis : *“D'accord avec toi sur sa capacité à bien gérer la distance, mais je trouve que l'aide au maintien dans la voie ne permet pas de centrer correctement la voiture.”* Pas faux.

Pour le voyage final, l'enjeu est ailleurs. Il s'agit de contrôler que la voiture accepte n'importe quelle borne de recharge et que les bons chiffres de consommation se confirment.

Nos mesures réalisées à Montlhéry se vérifient-elles quel que soit le type de route empruntée ? Pour cela, nous avons réservé un sympathique programme à celle qui arbore fièrement un coq sur son pare-brise, symbole du made in France. Départ de Paris, direction les Alpes suisses avec quatre cols prévus (Grimsel, Furka, Oberalp et Albula), puis l'Italie pour une plongée dans la région des Dolomites avant de rejoindre l'Autriche en passant par la fameuse route du Grossglockner et son col situé à plus de 2500 m d'altitude. Beaucoup moins de dénivelé mais pas moins de contraintes avec les longues Autobahns allemandes de notre trajet retour, quelquefois sans limitation de vitesse, dessinées pour faire fondre l'autonomie comme une glace en pleine canicule.

Pas besoin d'attendre Munich pour en avoir le cœur net. Les excellents chiffres de consommation (14,6 kWh/100 km) obtenus, sur routes secondaires, avec le mode Éco – qui limite la vitesse à 100 km/h et adoucit les accélérations même si vous avez le pied un peu lourd – laissent place à un minimum de 19 kWh/100 km. Cela reste correct bien qu'il ne soit nullement nécessaire de sortir la calculatrice pour noter que la batterie de 60 kWh ➔

A plus de 2000 m d'altitude, l'hôtel Grimsel dispose de deux bornes de 3 kW, soit près de 20 heures pour récupérer 100 % de l'autonomie.





FINITION SOIGNÉE

La planche de bord revêtue de similicuir et les incrustations de Nuo, matériau composé de fines feuilles de tilleul, donnent beaucoup de cachet à l'habitacle de cette berline. Le cuir qui recouvre les sièges fait moins d'effet.



GRAND ANGLE

Le rétroviseur intérieur avec fonction caméra (option intégrée au pack Augmented Vision & Driving Assist à 1 300 €) permet d'offrir une image sans les montants de caisse. Plus perturbant qu'efficace, à mon goût...



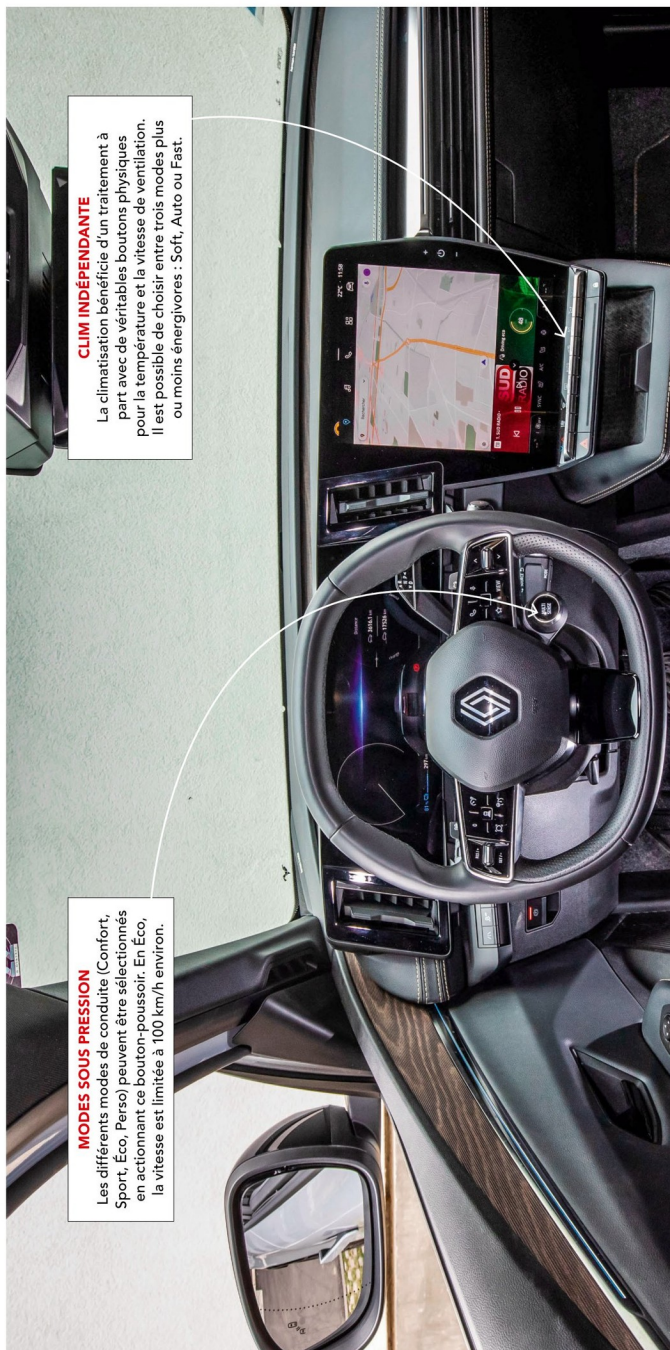
RÉSISTANCE VARIABLE

Deux palettes derrière le volant servent à moduler la force de la récupération d'énergie au freinage, un jeu qui permet d'économiser les freins "mécaniques" comme les kilomètres.



RÉGULATEUR INTELLIGENT

Le régulateur adaptatif peut ajuster la vitesse aux limitations et au profil de la route. Il est aussi possible d'appliquer une tolérance de plusieurs kilomètres par heure. Malgré quelques erreurs de lecture de panneaux, le système est convaincant.



CLIM INDÉPENDANTE

La climatisation bénéficie d'un traitement à part avec de véritables boutons physiques pour la température et la vitesse de ventilation. Il est possible de choisir entre trois modes plus ou moins économes : Soft, Auto ou Fast.

MODES SOUS PRESSION

Les différents modes de conduite (Confort, Sport, Eco, Perso) peuvent être sélectionnés en actionnant ce bouton-poussoir. En Eco, la vitesse est limitée à 100 km/h environ.

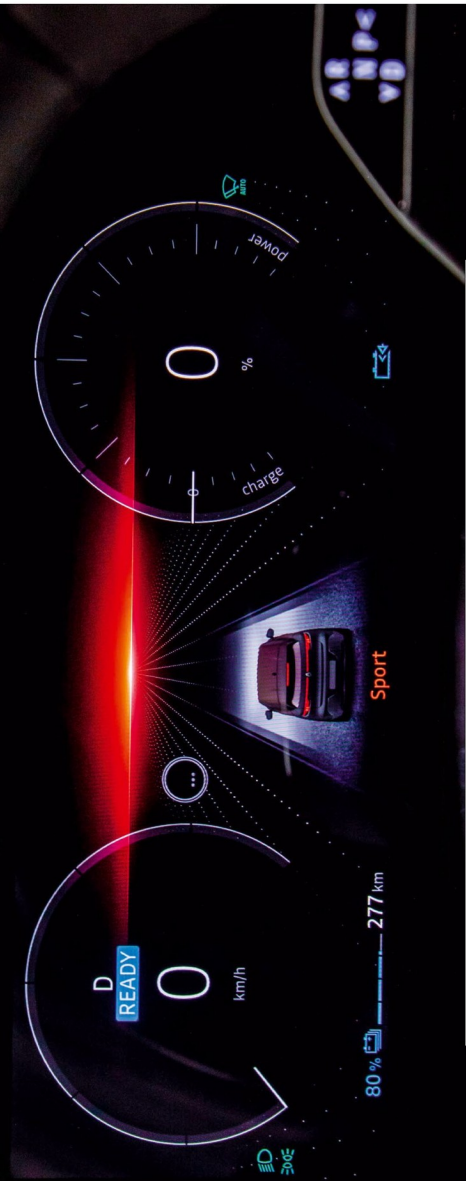
Effet "uaouh !" garanti

La nouvelle Mégane E-Tech sait accueillir avec ses poignées de porte qui se déploient à votre approche, les jeux de lumière au sol et l'ambiance sonore à l'intérieur. La suite n'est pas moins spectaculaire avec les deux écrans (de bord et multimédia) qui s'animent et qui offrent une multitude de vues et de fonctions. Si la française ne néglige aucune technologie, elle prend soin d'éviter les complexités inutiles. Seul le démarrage, qui impose d'utiliser un bouton avant d'activer le levier de vitesses, semble interminable. La finition est au diapason

avec des matériaux chaleureux, bien assemblés et une absence de bruits de mobilier. L'habitacle, à défaut d'être vraiment spacieux, dispose d'un plancher parfaitement plat et de nombreux rangements. Le coffre, géométrique et pratique à charger, intègre un profond rangement sous le plancher capable d'accepter plusieurs câbles. Les sièges manquent un peu de maintien mais restent confortables sur longue distance. Ils sont chauffants et massants. Via l'application MY Renault, il est possible de programmer la climatisation à distance.

MODULABLE

Sous le chargeur à induction, le large espace de rangement peut être partitionné. Pratique pour maintenir aussi bien de petits objets que des boisons.



Le combiné d'instruments 100 % numérique propose différentes vues, dont la réplique de la carte de navigation.



sera entièrement vidée avant d'avoir roulé 300 km. L'ennui – et cela concerne globalement l'ensemble des voitures électriques –, c'est que le coût pour parcourir cette faible distance n'est pas toujours très bon marché. En fonction de la carte que vous utilisez et de votre abonnement, une charge de 30 minutes ou 40 kWh coûte de 28 à plus de 40 €. Je vous laisse faire le calcul pour parcourir 600 km et comparer avec un diesel... Heureusement, la plupart des voitures électriques se chargent à la maison. Et dans ce cas, le plein dépasse rarement les 8 €. Maigre consolation pour nous qui avons déjà fait chauffer notre carte Chargemap pour rejoindre Strasbourg puis Lucerne. Avec de bonnes, mais aussi de très mauvaises surprises. Comme ce parking dans la capitale alsacienne qui facture au kilowattheure mais aussi à la minute, qui applique un – léger – forfait et qui ne fait pas pour autant cadeau de l'emplacement pour la nuit. Payer quatre fois pour une même prestation, c'est ce qui s'appelle se faire tondre.

À ce stade, il me faut reconnaître que j'aurais pu éviter ce type de désagrément en étudiant les données fournies par le planificateur de trajet.

Celui-ci est pratiquement à la hauteur de ce que propose Tesla alors qu'il doit prendre en charge une multitude de réseaux et de bornes. Il repose sur la plate-forme Android Auto, utilise les fonctions Google et profite d'une commande vocale qui comprend enfin ce que vous dites. Il est bien sûr possible de lui faire quelques reproches. Pourquoi ne pas afficher

l'ensemble des bornes de charge rapide le long du trajet plutôt que de devoir effectuer une recherche ?

Autre bonne surprise après avoir franchi les deux premiers cols suisses. Outre le dynamisme du châssis et la relative légèreté de la voiture qui permet de relancer avec énergie entre deux épingles, l'autonomie résiste plutôt bien à ce genre d'épreuve. Si la consommation s'envole à la montée (tutoyant quelquefois les 60 kWh), elle reste négative en descente, voire très négative (jusqu'à -60 kWh/100 km) en se servant des palettes derrière le volant qui ajustent la récupération d'énergie. Ce qui n'a rien d'une coquetterie, car en les employant à bon escient, le conducteur attentif n'utilise ni les freins ni l'accélérateur. Pas de quoi revenir à 100 % de batterie pour autant, mais il est possible de réaliser des consommations d'un très bon niveau, souvent inférieures à celles remarquées sur l'autoroute.

À peine le temps d'apercevoir les Drei Zinnen que les Dolomites nous tournent le dos. Un accident du côté de Brunico génère un bouchon digne d'un embouteillage sur la N7 dans les années 70. Nous prenons rapidement la décision de faire demi-tour et optons pour une petite route qui nous mènera en Autriche. C'est aussi le moment choisi par la connexion Internet de la voiture pour nous lâcher. Et avec elle les principales fonctions connectées : planificateur de trajet, emplacement des bornes, commandes des fonctions à distance depuis le smartphone du conducteur. Cela tombe à pic puisqu'il y a autant de bornes de charge sur la SP44 que d'eau dans le Sahara. Bref, c'est le pied léger que



1

❶ Même si ces bovins restent totalement insensibles au charme de la Mégane E-Tech, la française semble promise à une belle carrière.
❷ Le confort, tant en ce qui concerne la suspension que l'insonorisation, est remarquable.



2

L'avis de Guy L'Hospital



Ça me fait assez mal de le reconnaître, mais j'avoue que j'ai passé du bon temps avec cette Mégane.

80%
Quotient Émotionnel

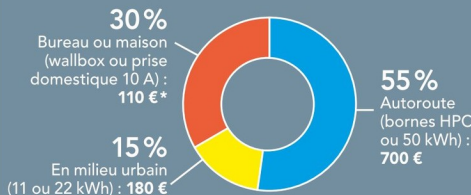
La récupération d'énergie est efficace et la sensation à la pédale de frein bien gérée.





nous grimpons jusqu'au passo di Stalle. Les quelques dizaines de kilomètres récupérés à la descente nous permettront de rejoindre Lienz, porte d'entrée du Grossglockner, pour une bonne séance de neurons. 25 kWh plus tard, soit exactement 77 minutes sur une borne 22 kW, nous repartons avec près de 90% de la batterie. Faute de connectivité, n'ayant pas pu utiliser l'application pour préclimatiser l'habitacle, nous abaissons les vitres sur les premiers kilomètres. Ce qui nous permet de vérifier que le constructeur ne s'est pas fendu de double vitrage, ce qui explique sans aucun doute les bruits d'air marqués à partir de 120 km/h. Dommage, car en matière de confort, la Mégane place la barre très haut. Grâce à une mousse isolante coincée entre le plancher et ➔

200 HEURES DE RECHARGE, 1 700 KWH ET 1 000 € POUR 10 000 KM



Nous avons parcouru un peu moins de 11 000 km avec la Mégane E-Tech et testé l'ensemble des solutions de recharge. Voici ce qu'il faut retenir.

Au quotidien. La solution la plus économique reste de très loin la recharge à la maison, idéalement après avoir fait installer une wallbox 7,4 kW pour une recharge complète dans la nuit. Sans cela, sur une prise domestique, il faut compter pas moins de 30 heures pour atteindre les 100% et un coût qui se situe entre 6 et 9 € TTC. **En milieu urbain.** C'est l'un des points forts de cette Mégane qui bénéficie d'un chargeur de 22 kW, puissance la plus couramment utilisée par les bornes hors

autoroutes. Dans ce cas, la voiture se contente de 2 heures pour passer de 20 à 80%. Certaines bornes, souvent des 3 ou 7 kW, sont encore gratuites. Les concessionnaires Renault possèdent des wallbox entre 11 et 22 kW. Rares sont ceux à facturer les clients du Losange. **Sur autoroute.** Les bornes de recharge rapide (entre 50 et 350 kW) sont principalement implantées sur autoroute. Logique, c'est sur ce type de portion qu'il nous faut pouvoir ravitailler rapidement. Comptez un peu plus d'une demi-heure pour atteindre 80% sur une Ionity. La facture est en rapport avec le service : entre 30 et 40 € la recharge.

High-tech Toujours plus de fonctions



PLAISIR À LA CARTE

Tous les modes de conduite sont personnalisables. Il est possible d'ajuster la réponse de l'accélérateur, la direction et l'ambiance intérieure. L'écran tactile est très agréable à utiliser.



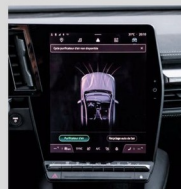
BUDGET AUTO

Il est possible d'enregistrer ses consommations dans différents dossiers et ainsi de suivre la progression de celles-ci au fil du temps. Les différents graphiques ne sont pas très clairs.



APPLICATIONS À FOISON

Android donne accès au Play Store de Google et aux multiples applications conçues pour la plate-forme. Toutes ne sont pas adaptées au format "auto".



AIR PUR

L'écran tactile permet de modifier les sons destinés à alerter les piétons à faible allure, lancer des cycles de purification de l'air ou encore un léger massage pour les occupants des places avant.

De recharge en recharge : gare aux tarifs...

Puissance de borne	7 kW	18 kW	22 kW	50 kW	150 kW	350 kW
Lieu	Paris	Strasbourg	Lienz (Autriche)	Autoroute A4	Paris	Autoroute A4
Réseau	Belib'	Freshmile	Parkplatz Stegergarten	TotalEnergies	Métropolis	Ionity
Quantité	10 kWh	55 kWh	25 kWh	16 kWh	32 kWh	52 kWh
Temps	99 mn	211 mn	71 mn	30 mn	30 mn	50 mn
Prix unitaire	1,21 €/15 mn ⁽¹⁾	0,66 €/kWh ⁽²⁾	0,07 €/kWh	0,44 €/mn	0,715 €/kWh ⁽³⁾	0,752 €/kWh
Coût total	8,47 €	47,59 €	5,47 €	13,68 €	22,88 €	39,1 €

(1) + 11 €/60 minutes après 840 minutes de charge. (2) + 457 minutes de facturation à la minute à 0,022 € après 180 minutes de charge. (3) + 3,30 €/15 minutes.



Il est maintenant possible de charger sur certaines stations du réseau Tesla. Avec la Mégane, notre expérience n'a hélas pas été concluante.

(*) Estimation à partir d'un tarif TTC de 0,18 €/kWh.



“LA RECHERCHE DES BORNES SUR LONGUE DISTANCE N’EST TOUJOURS PAS UNE SINÉCURE. DOMMAGE CAR CETTE MÉGANE RESTE PLAISANTE À CONDUIRE.”

Mélina Priam, responsable des essais



Pour profiter des 6000 € de bonus sur une EV60 Iconic, il faut négocier une remise d'environ 500 €; ce qui doit être facile à obtenir.

la batterie, vibrations et bruits de roulement – souvent très présents sur une voiture électrique – sont ici interdits de séjour dans l’habitacle. La sellerie est confortable, davantage à l’avant qu’à l’arrière. Le plancher plat impose aux occupants de la banquette une posture particulière des jambes. Nombre d’utilisateurs se sont plaints de ne pas pouvoir glisser leurs pieds sous les sièges avant. Même remarque pour les rangements, assez pauvres et classiques derrière, nombreux et astucieux à l’avant. Quant à la capacité de chargement de 407 dm³, elle peut paraître assez faible. Toutefois, le coffre, parfaitement géométrique, reste très pratique à l’usage. Surtout, sous le plancher, plusieurs compartiments sont destinés à accueillir câbles de recharge et autres objets.

La visibilité arrière est mauvaise, quel que soit l’angle utilisé pour porter son regard.

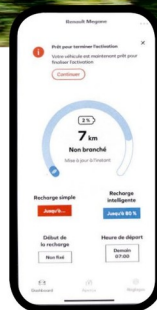
Le constructeur aura beau jeu de démonter la critique en vantant les mérites du rétroviseur intérieur par caméra qui offre une vue arrière grand angle. Reste que, personnellement, je ne suis pas vraiment convaincu par l’innovation. Avec son double écran, l’ensemble portant le nom d’OpenR, et ses incrustations de Nuo (matériau à base de feuilles de tilleul), la planche de bord casse les codes. L’ambiance à bord est séduisante, évidemment personnalisable, et la totalité des fonctions qui se pilotent de manière tactile demeurent assez intuitives. À condition qu’à réception de la voiture, la prise en main ait été soigneusement opérée. Car la Mégane se nourrit à l’Internet. Et lorsqu’elle perd sa connexion, nombre de fonctions s’évaporent. C’est ce qui nous est arrivé pendant le voyage, nous obligeant à reprendre notre smartphone pour remplacer le planificateur de trajet tombé en radeau. Je n’émettrai pas de critique sur cet aléa qui peut avoir différentes causes, y compris une mauvaise manipulation de l’utilisateur. En revanche, les solutions de type “hotline” proposées par le constructeur ne me semblent pas clairement identifiées. Plus ennuyeux – et sur ce point, je suis certain de ne pas être le seul –, j’attends toujours la carte Mobilize Charge Pass, commandée il y a plus d’un mois via l’application My Renault. .. Il serait vraiment dommage de pénaliser le succès d’une voiture bien née par un service après-vente à la traîne. ■



PLUS
Rapport agrément-confort
Planificateur efficace
Chargeur 22 kW

MOINS

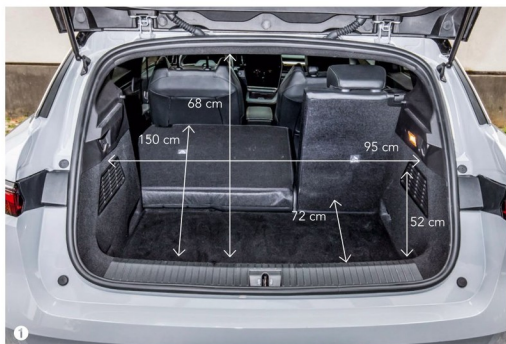
Pris versions haut de gamme
Services Mobilize pas à la hauteur
Autonomie faible sur autoroute



DEUX APPLICATIONS, UNE DE TROP?

Deux applications, MY Renault et Mobilize Smart Charge, peuvent être installées sur votre smartphone. La première permet de préconditionner la température de l’habitacle, connaître la position de la voiture et agir sur certaines fonctions, programmer un itinéraire avec les arrêts pour recharge, mais pas de transférer à la voiture. La seconde sert à programmer des charges dites intelligentes à la maison en fonction des différents créneaux de tarifs heures creuses. Elle permet aussi de vérifier en temps réel la puissance de charge.





❶ La batterie de 11 cm d'épaisseur ne pénalise pas la modularité de la voiture, même s'il n'est pas possible d'obtenir un plancher parfaitement plat une fois les dossiers rabattus. Sous le plancher de coffre se cachent plusieurs rangements bien dimensionnés pour stocker le ou les câbles. ❷ Difficile de glisser ses pieds sous les sièges avant. La banquette est suffisamment inclinée pour soutenir les cuisses. L'absence de tunnel de servitude est un vrai plus.



En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★★

La Mégane E-Tech fait preuve de dynamisme et se dote d'un comportement routier agile, voire joueur dans certaines circonstances. Ses différents modes de conduite permettent d'ajuster l'assistance de direction et la réponse de l'accélérateur. En mode Éco, la vitesse est limitée à 100 km/h.

SÉCURITÉ ★★★★★

La Mégane E-Tech décroche cinq étoiles à l'EuroNCAP. À cause de ses pneumatiques à faible résistance au roulement, nos tests de tenue de route la mettent un peu en difficulté. Ce sont ces mêmes gommages qui pénalisent les distances de freinage. Visibilité vers l'arrière très médiocre.

PERFORMANCES

★★★★★

La vitesse de pointe est un peu juste, même s'il est assez rare de rouler à plus de 130 km/h avec une voiture électrique, de peur de voir l'autonomie s'évaporer. Les relances impressionnent, au point de mettre à mal la motricité sur sol mouillé.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★★

Ferme et amorti avec autorité, le châssis réagit efficacement. Sur longue distance, la Mégane s'avère très confortable, dépourvue de vibrations dans les commandes et de bruits de roulement. Renault aurait dû parfaire le travail avec un vitrage feuilleté. Sans cela, les bruits d'air se manifestent assez tôt, à partir de 120 km/h.

HABITABILITÉ ★★★★★

La Mégane ne brille pas par ses cotes généreuses. Tous les occupants peuvent toutefois s'installer confortablement. À l'arrière, glisser ses pieds sous les sièges avant n'est pas toujours simple. Rangements nombreux, coffre pratique avec un logement spécifique pour les câbles.

QUALITÉ ★★★★★

Dotée de larges écrans, la planche de bord en met plein la vue. Les accostages sont bien réalisés et les matériaux sont flatteurs. Seul le tapis de coffre ne semble pas étudié pour résister à l'épreuve du temps. En partie extérieure, la trappe de recharge ne se ferme pas facilement, notamment lorsque le véhicule est en pente. Un témoin au tableau de bord de non-fermeture serait bienvenu.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT

★★★★★

Pour que la Mégane soit apte au voyage, il faut impérativement choisir une version Boost Charge 22/85 kW ou, mieux, Optimum Charge 22/130 kW. Mais, même sans opter pour la finition la plus haute, les prix dépassent rapidement les 40 000 €.

COÛT À L'USAGE

★★★★★

C'est l'un des modèles les plus sobres de sa classe avec une consommation moyenne de 17,2 kWh/100 km qui peut passer sous 14 kWh/100 km sur petites routes à faible allure. Les systèmes de charge permettent de faire le plein au plus vite et à moindre coût. Les services Mobilize doivent s'améliorer.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★★

Très agréable à conduire, confortable sur longue distance, facile à vivre et à recharger, la Mégane E-Tech EV60 220 ch Optimum Charge a tout pour connaître une brillante carrière internationale. Deux choses peuvent la freiner : l'absence de version intégrale pour parer au manque de motricité et des services Mobilize toujours en rodage. Reste un élément difficile à contrôler : le tarif de l'électricité dans quelques mois.





LA TECHNIQUE

À l'condition de choisir une version haut de gamme EV60 220 ch ou Boost Charge ou Optimum Charge, la nouvelle Mégane E-Tech fait partie des rares modèles 100 % électriques faciles à vivre et plaisants à conduire. Ses atouts ? Une masse maîtrisée, un chargeur embarqué de 22 kW qui permet d'accélérer le chargeur sur de nombreuses bornes en ville ainsi qu'un planificateur de trajet particulièrement efficace. Et cela, il faut ajouter une batterie de faible épaisseur et une insonorisation soignée au niveau du plancher.

Moteur

Puissance maxi	■ 220 ch
Couple maxi	■ 300 Nm
Type	Synchrone à rotor bobiné
Puissance fiscale	4 CV

Transmission

Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	réducteur / 1

Batterie

Type	lithium-ion
Capacité	■ 60 kWh
Chargeur AC/DC	22/130 kW

→ Temps de charge

La Mégane peut recharger sa batterie sur un grand nombre de bornes et réseaux. Les bornes de type Ionity qui proposent des puissances de 350 kW sont bridées par le chargeur de la voiture, limité à 130 kW.

Puissance	Temps
2 kW	30 h 28 mn
3,7 kW	18 h
7,4 kW	10 h
11 kW	6 h 30 mn
22 kW	3 h 10 mn
50 kW ⁽¹⁾	1 h
100 kW ⁽¹⁾	38 mn
150 kW ⁽²⁾	30 mn
350 kW ⁽²⁾	30 mn

(1) De 10 à 80%. (2) De 10 à 80% limité par le chargeur embarqué de la voiture (130 kW).

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Suspensions AV	type McPherson
Suspensions AR	essieu multibras
Freins	4 disques ventilés
Pneumatiques	215/45 R 20
Roue de secours	kit anticrevaillon

Dimensions/poids

L/l/h/empattement	4,20/1,77/1,51/2,69 m
Poids/traction freiné	1 702/900 kg

LA CONDUITE

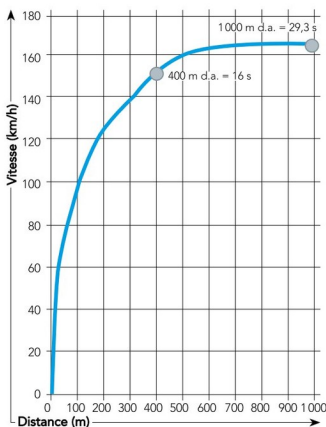
La Mégane E-Tech utilise sa batterie comme élément structurel pour améliorer la résistance à la torsion. Sur la route, elle se montre éminemment agile. Dommage qu'elle ne soit proposée qu'en deux roues (avant) motrices et manque cruellement de motricité en reprise de couple. Surtout que les performances sont au rendez-vous avec des accélérations d'un bon niveau et des reprises édoir. Freinage bien géré, facile à doser, hélas pénalisé par la faible adhérence des gommes.

Performances

1 000 m d.a.	■ 29,3 s
400 m d.a.	■ 16 s
0 à 100 km/h	■ 7,8 s
Vitesse maxi	■ 165 km/h

→ Courbe d'accélération

En mode Sport, la Mégane E-Tech EV60 220 ch accélère fort. Elle s'essouffle passé 140 km/h pour atteindre sa vitesse de pointe à 165 km/h. Les relances sont particulièrement efficaces.



Reprises

90 à 130 km/h en Drive	■ 5,5 s
Temps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en Drive)	■ 10,2 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en Drive)	■ 350 m

Freinage

Depuis 50 km/h	■ 10 m
Depuis 90 km/h	■ 32 m
Depuis 130 km/h	■ 67 m

→ Tests sécurité

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. La Mégane étant dotée de pneumatiques à faible résistance au roulement, son train avant perd rapidement pied. Là où nombre de modèles réussissent le test jusqu'à 60 km/h, la Mégane échoue.

VERDICT



PHOTOS: YANN LEFEBVRE

LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Très agile sur sol sec, la Mégane réagit vivement sur sol mouillé. Sur le steering pad, le sous-virage apparaît après 50 km/h, suivi d'un fort survirage au lever de pied. L'ESP jugule rapidement la dérive.

VERDICT



ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. À partir de 110 km/h, les pneus saturent et limitent l'efficacité de la voiture. Jusque-là, l'exercice est réalisé sans difficulté. Au-delà de cette vitesse, un vif contrebraquage est nécessaire pour contrôler le survirage.

VERDICT

FACE À LA CONCURRENCE

	Volkswagen ID.3 58 kWh	Volvo XC 40 Recharge
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204	231
Couple maxi (Nm à tr/mn)	310	330
Type moteur	synchrone à aimant permanent	synchrone à aimant permanent
L/l/h/empattement (m)	4,27/1,81/1,57 / 2,78	4,43/1,87/1,66/2,71
0 à 100 km/h (s)	7,7	8,3
Vitesse maxi (km/h)	163	165
90 à 130 km/h en Drive (s)	6,4	6,2
Prix/bonus (€)	44 990 / 6 000	52 050 / 2 000
Autonomie moyenne (km)	325	364
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★☆	★★★★☆

YANN LEFEBVRE
CLEMENT CHOULOT



Rivale frontale de l'E-Tech, la Volkswagen ID.3 se montre plus habitable. Elle est elle aussi plutôt plaisante à mener, mais s'avère plus bruyante et sa finition est moins léchée.

Plus SUV que berline, le XC 40 présente de solides arguments face à la Mégane, notamment une présentation intérieure soignée. Mais son tarif reste bien plus élevé.

MÉGANE E-TECH EV60 220 ch Optimum Charge Iconic

EN CHIFFRES

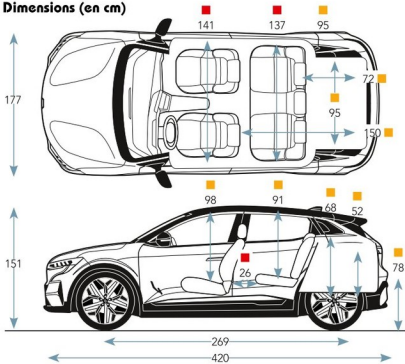


LA VIE À BORD

À bord, la Mégane en met plein la vue avec une planche de bord organisée autour de deux écrans en L inversé. Et ils ne sont pas là que pour faire joli. Le planificateur est particulièrement efficace et la connectivité très avancée. La finition est soignée même si la sellerie cuir pourrait être un peu plus épaisse. L'habitabilité, notamment en largeur, n'impressionne guère et les occupants des places arrière n'ont pas beaucoup d'espace pour glisser leurs pieds sous les sièges avant. À défaut d'être extrêmement vaste, le coffre est bien dessiné et pratique. Bravo pour le profond rangement sous le plancher, qui permet de loger les câbles.

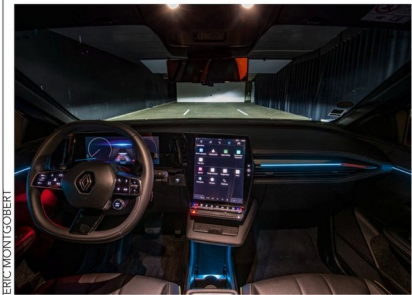
Coffre		
Volume	■	407 dm ³
Niveau sonore		
À 90/130 km/h	■	63,3/67,7 dB

Dimensions (en cm)



→ Test éclairage

Type projecteurs	LED directionnels
Puissance (à 25 m)/phares (à 80 m)	65/31 lux



Les projecteurs full LED directionnels, de série sur la finition Iconic, assurent un éclairage puissant, homogène et, avec la fonction codes/phares automatiques, sont très reposants à utiliser. À haute vitesse, il convient de noter une certaine lenteur pour passer des pleins phares aux codes lorsqu'une voiture est détectée.

VERDICT ■

→ Test climatisation

Testée par forte chaleur, la climatisation bizona de la Mégane E-Tech peine à abaisser la température en mode Eco, mode de conduite qui gère la production de froid de manière que l'incidence sur la consommation soit la plus faible possible. En mode Auto, la température sélectionnée est rapidement obtenue.

VERDICT ■

LE BUDGET

L'offre petit chargeur (Standard Charge) n'est plus proposée à la vente. À la place, Renault propose une nouvelle finition, dite EV60 Evolution GR avec le petit moteur de 130 ch, la grosse batterie de 60 kWh et deux offres de charge (77/130 kWh ou 92/130 kWh). Mais, la Mégane la plus plaisante à conduire reste la version EV60 220 ch Optimum Charge à 44 300 € en finition Techno ou à 47 400 € en Iconic. Une petite négociation permet de faire passer la facture finale sous les 47 000 € pour profiter des 6 000 € de bonus.

Prix	■	47 400 €
Bonus écologique (CO ₂)	■	2000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾		47 400 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(3) Avec options et bonus inclus.

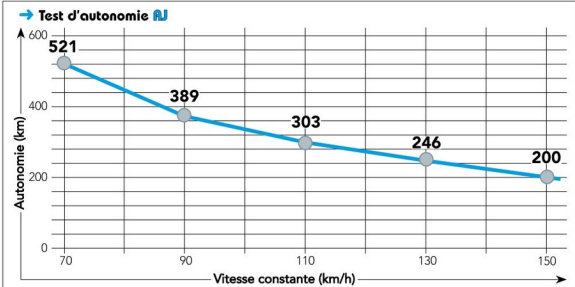
Équipements de série ■

7 airbags, accès et dém. mains-libres, aide au parking AV/AR, banquette AR 2/3-1/3, alerte de franchissement de ligne, câble de recharge wallbox (mode 3), chargeur induction, clim auto bizona, chargeur embarqué DC (130 kW) et AC (22 kW), conduite semi-autonome de niveau 2, régulateur adaptatif avec reconnaissance des panneaux de signalisation, éclairage d'accueil, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence (piétons, cyclistes et intersections), système multimédia 12 pouces avec navigation, services Google, audio Harman Kardon 9 HP, Apple CarPlay et Android Auto, jantes alliage 20 pouces, projecteurs full LED directionnels + codes/phares auto, peinture biton, régl./lim. de vitesse, rétro int. jour/nuît auto, sellerie cuir, sièges élec. chauffants et massants, volant chauffant, prises USB (4), bouclier avec lame F1, purificateur d'air, détecteur de fatigue...

Options

Pack Augmented vision & advanced driving assist ⁽⁴⁾	1300 €
Pompe à chaleur	400 €
Câble de recharge mode 2	300 €
Pneus tous temps / anticreusement	300 € / 150 €

(4) Caméra numérique dans rétro intérieur, détecteur d'angle mort, assistance au stationnement, caméra 360°, freinage actif d'urgence en marche arrière, alerte sécurité à l'ouverture des portes.



Moyenne (kWh/100 km)	■	17,2
Autoroute (kWh/100 km)	■	19,8
Ville (kWh/100 km)	■	17,3
Route (kWh/100 km)	■	14,6
Autonomie route / autoroute / ville / moyenne (km)	■	410 / 303 / 346 / 325

Comme pour toutes les voitures électriques, la consommation de la Mégane E-Tech augmente furieusement à partir de 130 km/h. Jusqu'à cette vitesse, elle se montre relativement frugale par rapport à ses rivales avec une consommation qui reste en dessous de la barre des 20 kWh/100 km. Ce qui permet, avec la batterie de 60 kWh, d'afficher des autonomies correctes. Toutefois, pour atteindre les 470 km revendiqués sur la fiche technique du modèle, il faut rouler à très faible allure et profiter de chaque descente pour récupérer de l'énergie. VERDICT ■

LA GAMME

Moteurs / Finitions	Équilibre	Évolution ER	Techno	Iconic
EV40 130 ch Boost Charge	37 200 €	–	40 200 €	42 900 €
EV60 130 ch Super Charge	–	41 200 €	–	–
EV60 130 ch Optimum Charge	–	42 700 €	–	–
EV60 220 ch Super Charge	40 200 €	–	43 200 €	44 990 €
EV60 220 ch Optimum Charge	41 700 €	–	44 300 €	47 400 €

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	France

ID.



UNE NOUVELLE DU COMBI

Depuis le temps que les fans réclament un vrai descendant du Combi... Le voilà enfin! En 2022, le Buzz ne pouvait être qu'électrique, la plate-forme électrifiée du groupe Volkswagen se prêtant à toutes les ID. Mais est-ce réellement une idée de génie ou juste histoire de faire le buzz?

Par Méline Priam Photos Yann Lefebvre



Au risque de briser d'embellie les rêves d'échappées belles que pourrait susciter chez nombre de fans l'arrivée de l'ID. Buzz en concessions, il ne faudra pas avoir des envies trop lointaines ! La traversée des States d'est en ouest, la côte ouest de San Francisco à San Diego, l'Atlas marocain, ce n'est pas pour tout de suite. Pour les néo-surfeurs, rejoindre les spots de la côte atlantique d'Hossegor à Cascais, ce n'est pas gagné non plus ! Un petit tour à La Baule, une balade au Touquet ou à Deauville pour les Parisiens, à la rigueur ; un saut à Biarritz pour les Toulousains, Arcachon pour les Bordelais, pourquoi pas ! Au-delà, il faudra sérieusement s'organiser, prévoir, anticiper, patienter aux bornes de recharge, ce qui n'est plus vraiment en phase avec l'esprit d'aventurier en toute liberté du Combi des années 70. Si le conducteur friand de longue distance ne veut pas se faire de méchants coups de stress ni pousser le bouchon de l'éco-conduite à l'extrême, avec une autono-

mie réelle, celle de la vraie vie, qui s'établit autour de 300 km, il est préférable de revoir ses ambitions à la baisse.

Rien d'étonnant à cela, l'ID. Buzz, comme son nom l'indique est une... ID. ! Comme la 3, la 4, la 5... Comme les Skoda Enyaq, Audi Q4 e-tron et *tutti quanti* dans la galaxie du groupe allemand. Il repose sur la même plate-forme (la fameuse MEB), qui a certes été étirée pour lui jusqu'à presque 3 m d'empattement, et reprend surtout le moteur électrique de 150 kW (204 ch) et la batterie de 77 kWh de la série des électriques Volkswagen.

Si ce n'est qu'évidemment il est plus lourd : presque 2500 kg avoués.

Autant dire bien plus avec les équipements optionnels, les enfants, les bagages et le chien. Dès lors, l'ID. Buzz ne pouvait pas faire mieux qu'elles. Pour la grande aventure, il faut peut-être attendre les versions programmées pour l'an prochain, avec de plus grosses batteries et moteurs. Mais comme elles seront plus lourdes, rien n'est certain... Ce handicap ➔



Comme sur les autres membres de la famille ID., le petit combiné d'instrumentation de bord numérique et l'écran tactile central se complètent. Mais pour profiter du grand format de 12 pouces, il faut remettre 130 € dans le commerce : mesquin !



L'avis de Méline Priam



Bouille craquante et détails pratiques amusants, mais il ne faut pas avoir envie d'aventures lointaines !

80%
Quotient Emotionnel

Le pare-brise très éloigné donne une sensation de conduite assez étrange. En revanche, la position est plutôt agréable avec un volant qui n'est pas trop à plat, comme souvent sur les vans. Les plastiques durs sont nombreux mais ne font pas mauvais effet.

INSTALLER UNE BORNE DE RECHARGE EN TOUTE CONFIANCE ? ON S'EN CHARGE.

ENGIE Home Services vous accompagne pour l'installation de votre borne de recharge à domicile, c'est simple, rapide et sécurisé⁽¹⁾.

Plus d'infos sur mobiliteverte.engie.fr

A woman with short brown hair, wearing a red t-shirt and blue jeans, stands next to a blue car. She is looking down at a smartphone in her hands. The car is parked in front of a modern house with large windows and a glass door. The scene is outdoors with some greenery in the background.

engie
Home Services

L'énergie est notre avenir, économisons-la!

(1) Offre disponible pour les particuliers résidant dans une maison individuelle. Voir conditions sur mobiliteverte.engie.fr

ENGIE HOME SERVICES, SAS AU CAPITAL DE 1 121 232€, SIÈGE SOCIAL : 1 PLACE SAMUEL DE CHAMPLAIN 92400 COURBEVOIE, RCS NANTERRE 301 340 584. © Étienne Pons.

L'ID. BUZZ AFFICHE UN GABARIT
NETTEMENT PLUS URBAIN QUE SON
COUSIN THERMIQUE, LE MULTIVAN :
IL LUI REND 26 CM ●●●

PLUS

Gueule d'enfer
Habitabilité
Confort

MOINS

Autonomie décevante
Trop d'options
Prix



❶ Un moteur ? Où ça ? Pas sous le capot en tout cas, qui s'entrouvre à peine pour donner accès aux réservoirs de liquides de lave-glace et de refroidissement. ❷ L'ID. Box est de série et amovible très facilement. Elle dissimule un décapsuleur de bouteille, un gratte-vitre et plusieurs tiroirs de rangement. Dommage qu'elle ne soit pas réfrigérée ! ❸ Les designers de l'habitacle se sont amusés en multipliant les clins d'œil, comme le pédalier Play & Pause (dans le pack Style à 1 760 €). Ils ont aussi caché des petits smileys et des logos de l'ID. Buzz un peu partout.



et ses conséquences à l'usage intégrés, il convient de les rapporter à un tarif qui, lui non plus, n'est plus vraiment dans l'esprit *peace and love* post-soixante-huitard. Au premier coup d'œil, 56 990 €, et même 54 990 € puisque l'ID. Buzz a droit au bonus de 2 000 € encore en cours, pour un engin électrique sur lequel tout le monde se retourne et sourit, n'a rien de scandaleux. Au contraire, c'est plus abordable que certaines versions du Multivan et plus ou moins le tarif d'un ID.5. Mais ce prix d'accès, c'est sans inclure les très nombreuses et onéreuses options auxquelles il est bien difficile de résister pour se concocter un ID. Buzz sympa. En atteste notre version d'essai à plus de... 70 000 € !

Il ne réalise pas non plus de miracle en performances.

Avec son rapport poids-puissance de berline compacte moyenne, n'espérez pas vous retrouver collé au siège (un peu raide, soit dit en passant) au premier démarrage. Et les relances n'ont rien "d'électrisant". Mais ➔

MA CARTE DE RECHARGE : PLUS BESOIN DE FAIRE 200 BORNES POUR EN TROUVER UNE.

Accédez à plus de 270000⁽¹⁾ points de charge partout en France et en Europe et suivez en temps réel leur disponibilité sur votre application. En plus c'est sans abonnement⁽²⁾ et sans engagement de durée.



Plus d'infos sur mobiliteverte.engie.fr

J'agis
avec
ENGIE

The ENGIE logo, featuring a stylized white arc above the word 'ENGIE' in a bold, sans-serif font.

L'énergie est notre avenir, économisons-la!

(1) Sur le réseau de points de charge disponibles (au 1^{er} août 2022) et selon compatibilité avec le véhicule. Liste des points de charge accessible sur l'application mobile ENGIE Mobilité Verte. (2) Coût de la carte : 19€ TTC + coût de la recharge électrique selon le fournisseur d'énergie à la borne de recharge.

ENGIE : SA AU CAPITAL DE 2435285011€ - RCS NANTERRE 542 107 051. © Getty Images.



En stationnement, le grand hayon n'est pas des plus pratiques : il impose d'avoir beaucoup de recul derrière l'auto. De plus, de série, il est manuel, donc pas franchement léger. L'assistance électrique est facturée 890 € ; avec les portes latérales, le supplément passe à 1 930 €. La facture grimpe vite.

204 CH, 2 500 KG : CE N'EST PAS BUZZ L'ÉCLAIR ! AVEC UNE AUTONOMIE RÉELLE D'ENVIRON 300 KM, POINT D'AVENTURES LOINTAINES ●●●

Jouer les Buzz l'Éclair au feu vert, ce n'est pas ce que les aventuriers demandent généralement à leur van préféré. D'autant que si elle n'a rien de sensationnel, la conduite se révèle néanmoins plaisante, empreinte d'une grande douceur. Le silence de roulage très appréciable participe largement au confort, et vous n'avez pas la sensation d'être au volant d'un utilitaire. La position de conduite est certes un peu verticale, avec ce pare-brise très loin du conducteur

qui fait une drôle d'impression au début, mais l'implantation réussie du volant évite l'effet camionnette tant redouté. L'ID. Buzz n'est pas trop sujet au roulis, il affiche un comportement routier neutre et sans souci, le tout doublé d'un confort de suspension plutôt probant. À condition que la chaussée soit en bon état. Sur route dégradée, il a tendance à suivre plus qu'à absorber les irrégularités. Et si vous craquez pour les grandes roues de 21 pouces, gare aux secousses

sur les nids-de-poule. Autre bonne surprise : le diamètre de braquage ultra-court. Au moins un avantage de l'électrique et du porte-à-faux réduit. Une fois le gabarit (surtout la largeur) pris en compte, l'ID. Buzz se manœuvre en ville aussi facilement qu'une Twingo !

Ses atouts, ce sont également son intérieur jovial et son esprit pratique.

Difficile de ne pas se sentir bien à bord. La présentation n'impressionne pas ; elle a même un air de déjà-vu sur, là encore, les autres ID. de la famille. Mais tout est en place, bien pensé et fonctionnel. Les touches sensibles au volant ou celle de la climatisation, très sensibles,

VOLKSWAGEN ID. BUZZ

Pro 204 ch/77 kWh

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 204 ch
Couple maxi	■ 310 Nm
Type	synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	5 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1
Batt. / capacité nette (brute)	■ lithium-ion / 77 (82) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,1 m
Pneumatiques AV - AR	235/50-265/45 R 20

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,72 / 1,99 / 1,93 / 2,99 m
Poids / tractable freiné	2 471 / 1 000 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 10,2 s
Vitesse maxi	■ 145 km/h

Coffre

Volume de coffre	■ 1 121 à 2 205 dm³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 56 990 €
Bonus écologique (CO ₂)	■ 2000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	70 140 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Bonus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL active, aide parking RV/RA, Bluetooth, câble Mode 3 Type 2, clim bizona, dét. pluie/lum., freinage auto urg. avec dét. piétons/cyclistes, ID. Buzz Box amovible, induction smartphone, instrument. num. 5,35 pouces, jantes 19 pouces, phares LED, portes AR coulissantes, régl./lim. vit., rétros élec., sièges AV chauff., syst. multimédia écran central tactile 10 pouces / GPS/Android Auto et Apple CarPlay/prise USB-C...

Options

Écran tactile 12 pouces (130 €), filet bagages et panneau Multiflex (670 €), jantes 20 ou 21 pouces (460 à 980 €), pack Assistance (Park Assist Plus + alarme + cam. recul + rég. vit. adapt... : 1 420 €), pack Design (phares Matrix LED + feux AR LED + gest. auto phares + pédalier acier inoxydable : 1 760 €), pack Open/Close (hayon élec. + accès/dém. sans clé : 890 €), portes AR élec. (1 930 €), peinture Blanc Candy/métallique ou nacrée/biton (290/1 030/1 790 €)...

Consommation / Autonomie / Recharge

Mixte	■ 20,5 à 21,7 kWh/100 km
Auton. WLTP (cycle mixte)	■ 419 km
Chargeurs AC / DC	■ 11 / 170 kW
Tps de charge 11 / 135 kW	■ 7 h 30 / 30 mn (5 à 80 %)

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Il lui manque 200 km d'autonomie... L'ID. Buzz a pour lui son look, son confort et son sens pratique. Mais son rayon d'action réel d'environ 300 km est trop juste et son tarif est trop élevé pour un équipement idoine. Le Multivan a encore de beaux jours devant lui, surtout en version hybride rechargeable.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ La place n'est pas un problème. En revanche, si elle est élégamment habillée, l'assise est un peu raide. ❷ Pour obtenir une surface plate sièges rabattus, le plancher doit être rehaussé grâce à l'aménagement de coffre Multiflex. Pratique, mais encore une option de plus : 670 € !



réclament toutefois un petit temps d'apprentissage pour maîtriser la technique de l'effleurement. Vu le tarif pratiqué, les plastiques durs pourraient et devraient être plus rares, mais ils ne font pas indigent et le tout est correctement assemblé : du Volkswagen pur jus ! Toujours en rapport du tarif (je sais, j'insiste, mais 70 000 €, ce n'est pas une paille !), nous aurions aimé ne pas subir certains bugs comme une commande vocale qui se déclenche sans qu'on ne lui ait rien demandé ou un chargeur à induction capricieux.

Même s'il est bien plus court en fait que son pendant thermique Multivan (près de 26 cm les séparent), l'ID. Buzz a bien sûr le sens de l'accueil, limité à 5 personnes pour l'instant,

en attendant des versions 6 et 7 places sur un empattement long. Pas de restriction de bagages en vue non plus, avec un coffre immense et bien agencé... à condition d'avoir coché la case option pour profiter de la rehausse du plancher, permettant d'obtenir une surface plane une fois la banquette rabattue. Sans cela, c'est moins fun. L'habitacle regorge aussi de multiples rangements et astuces pratiques qui rendent la vie et le voyage agréables et plaisants. Cela donne encore plus envie de prendre la route et c'est d'autant plus frustrant de devoir l'interrompre très régulièrement pour se brancher. Vous me direz que sur les aires d'autoroute, c'est plus sympa de poireauter en ID. Buzz qu'avec une compacte moyenne. Il n'empêche... ■

[FACE-À-FACE] KIA NIRO 1.6 Hybride Rechargeable 183 ch Premium

PEUGEOT 3008 1.6 PHEV 225 ch GT



Choc des cultures



L'un est coréen, l'autre français. Leur apparence diffère radicalement et ils n'appartiennent pas tout à fait à la même catégorie : le premier se veut crossover quand le second revendique ses attributs de SUV. Pourtant, ces deux hybrides rechargeables s'avèrent étonnamment proches au moment d'évaluer leurs prestations.

Malgré son apparence très discrète, le Kia Niro première génération est devenu depuis son lancement en 2016 l'une des stars de la gamme Kia. Avec lui, la marque a entamé une transformation radicale de son image. Autrefois réputée en France pour ses SUV Sportage et Sorento, elle est désormais grâce à lui plus technologique et politiquement correcte. À la fois électrique, hybride simple et hybride rechargeable, ce crossover adapté à un usage familial a connu chez nous un succès bien plus éclatant que la Hyundai Ioniq, avec laquelle il partage sa plate-forme et le choix de motorisations électrifiées. L'arrivée de la deuxième génération du modèle n'a donc rien d'anodin, d'autant plus qu'il fait partie des modèles électrifiés "réalistes", aux dimensions et au budget compatibles avec les possibilités du commun des mortels, y compris dans sa version hybride rechargeable.

Reposant sur une nouvelle plate-forme, le Niro change totalement d'apparence, mais pas de format.

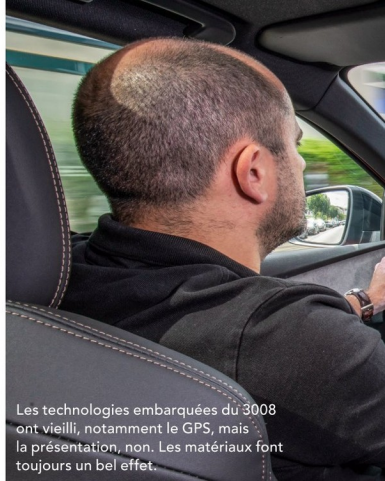
À mi-chemin entre break et SUV, il est suffisamment surélevé pour correspondre à la mode actuelle, mais reste très en deçà de la hauteur des SUV compacts traditionnels. Il est 8 cm moins haut que le Peugeot 3008 qui,

malgré son âge avancé, demeure la star des SUV compacts français. Une approche "semi-haute" qui rappelle le parti pris de certains modèles français comme la Citroën C4 ou la future Peugeot 408. En longueur pourtant, il revendique seulement 3 cm de moins que son rival du jour. Esthétiquement, celui-ci s'avère d'ailleurs plus extraverti. Le Kia conserve, lui, des proportions très classiques en dépit de ses custodes contrastées. La tentation est donc grande de l'y opposer, même si sur le papier les deux autos présentent des caractéristiques sensiblement distinctes : avec 225 ch, le français part avec un avantage de 45 ch tandis que sa batterie affiche une capacité supérieure de 2,1 kWh. Mais, nous le verrons, ces différences techniques ne se révèlent pas si déterminantes dans la réalité.



KIA NIRO

❶ La mode du plastique laqué noir ne faiblit pas malgré le fait qu'il soit facile à marquer et à rayer. ❷ Il faut appuyer sur l'une de ces deux touches tactiles pour affecter ce panneau de commande à la climatisation ou au GPS. Technologique, mais pas ergonomique.



Les technologies embarquées du 3008 ont vieilli, notamment le GPS, mais la présentation, non. Les matériaux font toujours un bel effet.

SUR LA ROUTE

Quels progrès ! Le changement de génération a fait un bien fou au Kia Niro. Auparavant ennuyeux à conduire et pas très bien amorti, il devient tout simplement l'une des références ➔



Deux modes de conduite au choix : Éco et Sport, qui sollicite plus le moteur thermique et change en rouge la couleur de l'instrumentation. La qualité des plastiques est inégale.



PEUGEOT 3008

- ❶ Les touches chromées de rappel dites "piano" du 3008 apparaissent à la fois belles et pratiques, plus que les nouvelles commandes tactiles de la 308.
- ❷ Comme le GPS, l'image de la caméra de recul, à la définition parfaitement risible dans la production automobile actuelle, est dépassée.



À MI-CHEMIN ENTRE BREAK ET SUV, LE KIA NIRO
EST 8 CM MOINS HAUT QUE LE PEUGEOT 3008 MAIS
NE LUI REND QUE 3 CM EN LONGUEUR ●●●



parmi les hybrides rechargeables. Il gagne une direction bien calibrée, précise et beaucoup plus informative qu'autrefois. C'est surtout le compromis de suspension qui impressionne. Il absorbe en effet remarquablement bien les irrégularités tout en faisant preuve d'efficacité : visiblement, des ingénieurs européens se sont mêlés de la mise au point de ce châssis. Il n'y a que dans les virages très serrés que le poids des batteries se fait sentir. C'est sur ce terrain qu'il dévoile un tempérament résolument sous-vireur à la limite, mais systématiquement sûr. Dommage cependant que le freinage, pas toujours facile à doser, n'offre pas plus de mordant. Le progrès est tout aussi perceptible en ce qui concerne les aides à la conduite, enfin à la hauteur. La réactivité du

KIA NIRO

- ❶ Le Kia fait partie des rares autos qui réservent un accueil correct au passager du milieu. À l'arrière, les passagers profitent d'aumônières et de prises USB. La marque d'une vocation familiale.
- ❷ Le volume de coffre du Kia est inférieur à celui du Peugeot et son seuil de chargement est nettement plus haut.

maintien actif en ligne et de la conduite semi-autonome est dorénavant au niveau du marché.

Devant notre chronomètre, le Niro fait bonne figure, en dépit de son déficit de puissance.

Il réalise ainsi le même chrono sur l'exercice du 0 à 100 km/h que le Peugeot 3008. Il faut dire qu'à l'accélération, il est paradoxalement avantagé

par ses deux rapports de boîte en moins. Cette dernière joue la douceur et peut être qualifiée de transparente dans son fonctionnement, soit exactement ce qui est attendu d'une boîte automatique. À l'aise en ville, le Kia est aussi dans son élément sur l'autoroute, mais est trahi par les importants bruits de roulement qui affolent nos appareils de mesure : il dépasse en effet les 70 dB à 130 km/h, ce qui est de loin le plus mauvais score de la catégorie. Dommage, car son moteur thermique paraît moins sonore que celui du Peugeot. Pour limiter la masse de son nouveau bébé, qui pèse 232 kg de moins que le 3008, Kia a visiblement fait l'impasse sur certains insonorisants ! Au chapitre des performances, la logique reprend ses droits sur le 1 000 m d.a. et surtout lors des reprises. Le

KIA NIRO

PLUS

Système hybride abouti
Consommation mesurée
Énormes progrès dynamiques

MOINS

Insonorisation à revoir
Détails de finition
Ergonomie discutable





3008 domine nettement grâce à ses 45 ch de plus. Incontestablement plus performant, il ne détaille cependant pas aussi vite que sa puissance et son couple le laissent imaginer. Plus haut sur roues de 8 cm, le Peugeot offre une position de conduite clairement plus typée SUV et son comportement reste la référence qu'il a toujours été. Son petit volant et sa direction plus directe donnent une impression d'agilité plus prononcée qu'avec le Niro. Toutefois, il fait preuve de plus de fermeté à basse vitesse, sans doute un tribut à payer pour sa plus grande hauteur. Un peu moins "transparente" dans son fonctionnement que celle du Coréen, la transmission à huit rapports affiche tout de même une belle réactivité en dépit de quelques petits à-coups encore perceptibles à basse vitesse. Même déception en ce

PEUGEOT 3008

❶ À l'arrière, le 3008 n'est pas des plus accueillants, particulièrement pour le passager du milieu.

❷ Côté coffre, le Peugeot est le mieux doté sur toute la ligne : il est à la fois plus grand de 44 dm³ que celui de son rival et plus accessible.

qui concerne l'autonomie électrique : malgré ses kilowattheures supplémentaires, le 3008 se fait dépasser par le Niro qui parcourt en moyenne 6 km de plus dans ce mode. Au volant, il domine cependant d'une courte tête grâce à son allant et son agrément de conduite supérieur.

VIE À BORD

Tout nouveau, tout beau, le Niro reprend sans surprise l'esprit et certaines commandes de

l'EV6, devenu porte-drapeau de la marque. L'ergonomie limpide qui caractérisait les Kia d'antan n'est plus ! Il faut désormais composer avec un système multimédia certes moderne, mais dont les menus sont loin d'être des modèles de simplicité. Il faut par ailleurs jouer avec une barre de commande contrôlant au choix la climatisation ou justement l'écran central du système multimédia. Technologique, mais pas forcément pratique. Le 3008, lui, a trouvé la bonne formule avec ses jolies touches physiques qui permettent d'accéder immédiatement au menu voulu... mais on doit encore, hélas, passer par l'écran central pour ajuster la température. En outre, ses affichages et ses fonctionnalités sont aujourd'hui scandalueusement dépassés pour un modèle aussi ➤



PEUGEOT 3008

PLUS

Agilité préservée
Présentation et finitions
Performances

MOINS

Rapport prestations/prix
Consommation élevée
Équipement multimédia indigent

Les systèmes hybrides des deux concurrents sont assez proches techniquement, mais l'efficacité du système Kia est très supérieure.

L'avis de Camille Pinet



Une custode contrastée ne suffit pas pour révolutionner le style.


55%
Quotient
Emotionnel



LE NIRO EXIGE CARRÉMENT 2 L/100 KM DE CARBURANT EN MOINS EN MOYENNE QUE LE 3008 GRÂCE À UN SYSTÈME HYBRIDE PLUS EFFICACE ●●●

coûteux. La caméra de recul, à la définition digne d'un téléphone mobile des années 2000, en est la démonstration.

Heureusement que la finition du 3008, plus homogène et valorisante que celle du Niro, continue de séduire.

Malgré son âge avancé, le dessin de la planche de bord exprime en effet toujours une originalité et un futurisme certains et les inserts en tissu réchauffent sympathiquement l'ambiance. Le coréen, lui, souffle le chaud et le froid. Il associe des matériaux flatteurs sur le haut de sa planche de bord avec un traitement plus contestable de ses contre-portes, revêtues d'un plastique dur à l'aspect peu qualitatif, et l'usage de plastique noir laqué facile à marquer. Il reprend nettement des couleurs au chapitre habitabilité. En dépit de ses dimensions plus

contenues, il accueille beaucoup mieux les passagers arrière avec 6 cm supplémentaires d'espace aux jambes. Et son avantage ne s'arrête pas là : malgré une largeur aux coudes inférieure, il offre une place centrale bien plus confortable grâce au dessin de la banquette, mais aussi une console arrière moins proéminente. Le français se rattrape au niveau de son coffre, plus volumineux de 44 dm³, ce qui n'est pas négligeable mais malheureusement insuffisant pour faire la différence...

BUDGET

Si le match apparaît assez équilibré jusque-là, la douche froide est de mise pour le Peugeot au moment d'examiner les tarifs. En finition GT, il se révèle en effet 6 210 € plus cher que le Niro Premium, et il ne peut même pas faire valoir un équipement plus riche. Il ne dispose pas de

série des sièges électriques, du hayon mains-libres, du chargeur à induction ou encore des sièges chauffants offerts sur le Kia. Certes, il peut se prévaloir d'options plus luxueuses indisponibles sur le coréen comme les sièges en "vrai" cuir, l'intéressant chargeur 7,4 kW qui permet de réduire le temps de charge à 1 h 40 mn ou le toit ouvrant panoramique, mais cela ne fait rien pour alléger sa facture, et il faut veiller à ne pas dépasser le chiffre fatidique de 50 000 € pour bénéficier jusqu'à la fin de l'année du bonus de 1 000 € encore alloué aux hybrides rechargeables.

Et le Niro assène le coup de grâce au chapitre consommation en exigeant pas moins de 2 litres aux 100 km de carburant en moins à la faveur d'un système hybride beaucoup plus efficace et à sa masse très inférieure : en ville, l'écart de consommation atteint 3 litres ! Enfin, on note une différence énorme de puissance fiscale entre nos deux rivaux, puisque celle du 3008 est deux fois supérieure. À surveiller dans les rares départements qui n'exonèrent pas les hybrides de la taxe d'immatriculation. ■

KIA NIRO 1.6 Hybride Rechargeable 183 ch Premium PEUGEOT 3008 1.6 PHEV 225 ch GT

EN CHIFFRES



En matière de présentation et de dynamisme, le 3008 reste le roi.



Le style assez complexe du Kia ne fait pas mouche comme celui du Peugeot, qui résiste remarquablement à l'épreuve du temps.

VERDICTS

SUR LA ROUTE : PEUGEOT 3008

LA VIE À BORD : KIA NIRO

BUDGET : KIA NIRO



Beaucoup plus abordable, sobre et équipé, le Niro ne laisse guère de chance au Peugeot.

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-Montréty.

	Kia Niro	Peugeot 3008
Moteur/Transmission		
Puissance cumulée	183 ch ⁽¹⁾	225 ch ⁽²⁾
Couple maxi	147 Nm à 1750 tr/mn + 203 Nm (élec.) ⁽³⁾	300 Nm à 3000 tr/mn + 320 Nm (élec.) ⁽⁴⁾
Type	4 cyl. en ligne, essence	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	1580 cm³/5 CV	1598 cm³/10 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/6	automatique/8
Batterie/capacité (brute)	lithium-ion/11,1 kWh (NC)	lithium-ion/13,2 kWh (10)

(1) Puissance maxi : 105 ch à 5700 tr/mn (therm.) + 84 ch (élec.). (2) Puissance maxi : 180 ch à 5500 tr/mn (therm.) + 110 ch (élec.). (3) Couple cumulé : 265 Nm. (4) Couple cumulé : 360 Nm.

Châssis		
Diamètre de braquage	11,2 m	10,9 m
Pneumatiques	225/45 R 18	225/55 R 18
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,42/1,83/1,55/2,72 m	4,45/1,85/1,63/2,68 m
Poids/tracteur freiné	1570/1300 kg	1802/1310 kg
Performances		
1000 m d.a.	30,2 s	28,8 s
0 à 100 km/h	8,8 s	8,8 s
0 à 130 km/h en Drive	8,2 s	6,4 s
Vitesse maxi	193 km/h	225 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/66 m	10/31/66 m

Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	30 cm	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/143 cm	149/148 cm
Volume de coffre	364 dm³	408 dm³

Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	47,7/66,2/70,5 dB	42,6/64,6/66,7 dB

LE BUDGET

Prix	43 790 €	50 000 €
Bonus écologique (CO ₂)	1 000 € (18 à 21 g/km)	1 000 € (31 à 33 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁵⁾	45 340 €	55 200 €
Garantie	5 ans, km illimité	2 ans, km illimité

(5) Bonus et options inclus.

Équipements communs

6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide park. AV/AR, Bluetooth, clim auto bizona, caméra recul, dét. pluie/lum., frein park. auto, instrum. num., jantes alliage 18 pouces, phares LED, régul./lim. vit., rétro. rabatt. élec., syst. multimédia écran tactile/GPS/prises USB/Apple CarPlay et Android Auto...

Options

Kia Niro : custodes contrastées (400 €), pack Sécurité (système anticollision avec alerte d'angles morts + détection de trafic arrière : 1 000 €), peinture métallisée (650 €), syst. audio Harman Kardon (500 €).

Peugeot 3008 : Advanced Grip Control (410 €), peinture métallisée (650 €), sellerie cuir (2 100 €), sièges AV chauffants (200 €), sièges élec. massants (900 €), syst. Focal (850 €), vision nocturne (1 400 €), toit panoramique (1 200 €)...

Consommations/Autonomie/Recharge		
Moyenne	5,6 l/100 km	7,6 l/100 km
Ville/route/autoroute	5,2/5,3/6,3 l/100 km	8,2/7,4/7,1 l/100 km
Autonomie (électrique)/réservoir	660 (46) km/37 l	565 (40) km/40 l
Puissance du chargeur embarqué	3,3 kW	3,7 kW (7,4 kW en option)
Tps charge secteur/wallbox 7,4 kW	7 h/3 h 10	10 h 30/2 h 30

Note EuroNCAP	4 étoiles ⁽⁶⁾	5 étoiles
Pays de fabrication	Corée	France

(6) Sans le pack Sécurité.

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL KIA NIRO

Le Niro démontre par ses performances et ses prestations qu'il est comparable au Peugeot 3008 grâce à son habitabilité et aux progrès réalisés sur le plan dynamique. Et il tue le match au chapitre budget. D'autant que l'âge de la star française se ressent côté équipements.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

DE



JOUEUR BATTERIE...

Non seulement le GLC fait peau neuve, mais en prime la version hybride rechargeable intègre une batterie digne d'une petite voiture électrique. De quoi proposer plus de 120 km d'une traite sans brûler une goutte d'essence. Et ce n'est pas la seule bonne surprise...

Par Alan Froli Photos Adrien Cortesi



Les hybrides rechargeables, c'est bien. Enfin, pour certains usages et en respectant le mode d'emploi. Mais en général, difficile d'espérer plus de 50 km en tout-électrique, surtout chez les SUV. Parmi tous les modèles que nous avons pu tester, seul le Toyota RAV4 va plus loin, avec plus de 70 km en milieu urbain. Pas mal, mais encore insuffisant pour assurer les trajets quotidiens de nombreux automobilistes, en particulier ceux qui ne peuvent se brancher qu'à la maison, le soir. Mercedes a donc travaillé d'arrache-pied pour augmenter l'autonomie électrique de ses "plug-in"... en intégrant des batteries plus grosses, bien sûr. Ainsi sa dernière Classe C 300 e embarque-t-elle un accumulateur de 25,4 kWh bruts, soit 7,3 kWh de plus que celui du RAV4. Conjugué à l'aérodynamique plus favorable de la berline, cela permet d'atteindre plus de 100 km sur voie rapide avant de penser à recharger. La marque à l'étoile va encore plus loin sur son nouveau GLC, doté d'une pile de... 31,4 kWh ! Soit presque la capacité d'une batterie de petite citadine 100 % électrique telle que la Volkswagen e-up! ou la Honda e.

Résultat, les versions hybrides rechargeables du GLC promettent plus de 120 km d'une traite en tout-électrique.

C'est quasi le double de ce que proposent ses concurrents directs, au premier rang desquels les Audi Q5 TFSI e et Range Rover Velar P400e. Nous ne nous sommes donc pas fait prier pour aller vérifier cela. Inutile de laisser planer le suspense plus longtemps : notre GLC 400 e d'essai, qui joue les haut de gamme avec 381 ch cumulés en mode hybride aux côtés des 300 e et ➔



Écrans perfectionnés, matériaux de premier choix, lumière d'ambiance aux couleurs personnalisables : la planche de bord en met plein la vue.



❶ À l'arrière, si l'habitacle est assez large pour trois, la place centrale apparaît assez inconfortable. ❷ Mercedes tarde à annoncer le volume de coffre des versions hybrides. Mais pas besoin de sortir le mètre pour constater que la grosse batterie laisse peu de place aux bagages. Pour les modèles micro-hybrides, qui, eux, offrent un double fond, 600 dm³ sont annoncés.



300 de (respectivement 313 et 335 ch), est parvenu à couvrir la distance annoncée sur un parcours mêlant circulation urbaine et routes départementales. Joli ! Pour ne rien gâter, l'électromoteur de 136 ch et 440 Nm de couple qui loge dans la boîte de vitesses est tout à fait à la hauteur des tâches qui lui incombent, relançant suffisamment jusqu'à 130 km/h. Mieux : les GLC hybrides acceptent une puissance de charge de 11 kW en courant alternatif, soit un plein en 3 h (au lieu de 4 h 30 sur une wallbox 7,4 kW à la maison), et même de 60 kW sur les bornes rapides en courant continu, pour des haltes de 30 mn seulement.

De quoi envisager le quotidien en électrique, mais aussi des excursions le week-end sans passer à la pompe.

Une bonne nouvelle car une fois en action, le 4 cylindres 2.0 turbo essence n'est pas du genre économe. Il a englouti plus de 9 l/100 km en moyenne durant notre essai en mode hybride, et même bien plus en ayant le pied lourd. Cela dit, vu

L'avis d'Alan Froli



En plus d'être raffiné et confortable, ce GLC offre une autonomie électrique record. Déterminant pour une hybride rechargeable !

75%
Quotient
Emotionnel



les économies réalisées par ailleurs, le conducteur a l'autorisation de se lâcher de temps en temps pour profiter des relances énergiques, pour ne pas dire "sportives", de tout l'ensemble mécanique. Que les gros rouleurs se rassurent : la version diesel 300 de, elle aussi Crit'Air 1, se contente de moins de 7 l/100 km en moyenne.

Notre GLC régal en outre son monde par son confort ouaté. À ce propos, les modèles hybrides rechargeables sont dotés de suspensions pneumatiques à l'arrière pour supporter le poids de la batterie. Les occupants apprécient également l'insonorisation, la douceur des passages de rapport et le comportement routier serein du châssis, même si les 2355 kg de l'engin mettent en difficulté le train avant, surtout dans les épingles. D'ailleurs, Mercedes a recours à une solution connue mais inédite à ce niveau de gamme pour limiter partiellement le phénomène : les roues arrière directrices, une option à 3400 € (qui ajoute pour ce prix la suspension pneumatique à l'avant). Sous les 60 km/h, les roues arrière contrebraquent jusqu'à 4,5°, ce qui simplifie les manœuvres et allège le travail du train avant dans les passages très serrés. À plus haute vitesse, elles braquent dans le même sens que les roues avant pour offrir davantage de

LE GLC SÉDUIT PAR SON AMBIANCE RAFFINÉE ET MODERNE ●●●

stabilité. Dans ces conditions, certes, le nez a toujours tendance à élargir les trajectoires, mais le train arrière reste imperturbable, et la direction informe bien sur les pertes d'adhérence, y compris sur le mouillé.

Le GLC séduit aussi par son ambiance raffinée et moderne, typique des dernières Mercedes. Le conducteur trouve ainsi une planche de bord inspirée de la berline Classe C et les écrans grand

format qui vont avec. Si la multitude des menus impose un peu de pratique pour s'y retrouver, les animations et graphismes sont réussis, les processeurs rapides dans leurs calculs et les possibilités d'affichage nombreuses. La finition est impeccable, avec

des assemblages précis et de jolis matériaux sur les parties hautes : la planche de bord de notre modèle d'essai s'habillait par exemple de similicuir et d'un placage en bois noir du plus bel effet. Néanmoins, au niveau des parties basses de l'habitacle, le mobilier est désormais constitué d'un plastique dur au toucher, alors qu'il était recouvert d'un matériau pelliculé plus agréable sur l'ancien modèle. À bord, tout le monde est bien installé : le conducteur trouve aisément une bonne position de conduite grâce aux nombreux réglages de grande amplitude, et les passagers arrière profitent d'un espace aux jambes correct et d'une banquette large et bien creusée aux places latérales. Le coffre, hélas, manque un peu de volume. Et pour cause : le plancher est relevé par la présence de la fameuse "grosse" batterie.

Un dernier mot sur les tarifs. Pour l'instant, Mercedes ne confirme que celui de la version diesel 220 d : 60700 € en finition d'entrée de gamme Avantgarde Line, ou 65500 € avec cette finition AMG Line. Sachant que la Classe C 300 e réclame 70000 € de plus que son homologue thermique, que le GLC dispose d'une batterie encore plus grosse et que cette motorisation 400 sort la cavalerie lourde, notre modèle d'essai devrait avoisiner les 80000 €. Cher, oui, mais les Audi Q5 55 TFSI e, Range Rover Velar P400e et Volvo XC60 T8 Recharge évoluent également dans cette sphère... ■

MERCEDES GLC 400 e 4Matic 381 ch AMG Line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	■ 381 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 400 Nm à 2000 tr/mn + 440 Nm élec. ⁽²⁾
Type	4 cyl. turbo ess. + 1 élec.
Cylindrée / puissance fiscale	1999 cm ³ / NC
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 9
Batterie / capacité utile	■ lithium-ion / 31,2 kWh
(1) Puissance maxi : 252 ch à 5800 tr/mn + 136 ch (électrique). (2) Couple cumulé : 650 Nm.	

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,8 m ⁽³⁾
Pneumatiques AV-AR	235/55-255/50 R 19
(3) 10,9 m avec roues arrière directrices.	

Dimensions / Poids	
L/l/h / empattement	4,72 / 1,89 / 1,65 / 2,89 m
Poids / tractable freiné	2355 / 2000 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 5,6 s
Vitesse maxi (électrique)	■ 237 km/h (140 km/h)

Coffre	
Volume	NC

LE BUDGET

Prix	■ 57 950 € ⁽⁴⁾
Bonus écologique (CO ₂)	■ 0 € (21 à 23 g/km)
Prix du modèle essai ⁽⁵⁾	87 350 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(4) Estimation L'Auto-Journal. (5) Bonus et options inclus (estimation).

Équipements de série ■

AFR, 8 airbags, Alutetooth, cam. recul, clim auto bizone, détecteurs pluie/luminosité, freinage automatique d'urgence, gestion codes/phares auto, instrumentation numérique 12,3 pouces, jantes alliage 19 pouces, rétros ext. rob. élec., sellerie similicuir, sièges AV sport chauffants, suspension pneumatique AR, système multimédia avec écran tactile 11,9 pouces/GPS/Android Auto et Apple CarPlay sans fil/USB...

Options

Airbags latéraux AR (450 €), conduite semi-autonome de niveau 2 (2950 €), lecture des panneaux (400 €), roues AR directrices + suspension pneumatique AV (3400 €), sellerie cuir (2000 €), système audio Burmester (1250 €), toit ouvrant (1750 €)...

Consommation / Autonomie / Recharge	
Mixte	■ 0,5 à 0,6 l/100 km
Autonomie électrique / réservoir	■ 118 km / 49 l
Temps de charge secteur / wallbox 7,4 kW / CC 60 kW	■ 16 h / 4 h 30 / 30 mn

Note EuroNCAP	En cours
Païs de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Habitacle raffiné et spacieux, équipements de pointe, grand confort : le nouveau GLC séduira les amateurs de SUV familiaux BCBG. Les versions hybrides rechargeables offrent une autonomie électrique record. En contrepartie, le volume de coffre est réduit et le poids élevé.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Le GLC affiche un comportement routier serein, mais les 2355 kg de cette version mettent à mal le train avant en entrée de virage. Les roues arrière directrices (3400 €) sont les bienvenues.

LES EXPERTS AJ

Pour le retour sur le marché de la grande berline, Citroën mise plus que jamais sur l'originalité et un confort ouaté. De quoi attiser la curiosité de nos Experts.

YANN LEEFEBVRE



Ce n'est pas le grand luxe, mais les matériaux sont dans les standards et la finition est sérieuse. La C5 X embarque des technologies à jour.

YANN LEEFEBVRE



La C5 X s'inscrit dans la tradition du confort de suspension Citroën, mais il ne faut pas attendre de quelconques dispositions dynamiques.



Mi-break de chasse, mi-SUV, la nouvelle Citroën mesure 4,81 m : elle est taillée pour les grandes distances plutôt que pour les rues étroites.

NICOLAS SOLER

CITROËN C5 X

PHEV 225 ch ë-CAT8 Shine Pack – **50 550 €**

Bonus écologique : 0 € (30 g/km CO₂)

NICOLAS SOLER



Avec une moyenne de 8 l/100 km une fois sa batterie vide, elle ne consomme pas à l'excès. Notez toutefois que la version PureTech de 180 ch se satisfait de 7,2 l/100 km.



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.



Méline 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.

Dommage que l'ensemble moteur-boîte ne soit pas plus performant, car le châssis est très équilibré.

L'avis du pilote



Certes, c'est mou! En suspension mais aussi en moteur; les relances sont poussives. Mieux vaut ne pas avoir de passagers qui ont le mal des transports! Mais ce parti pris de réglages très souples ne me dérange pas spécialement car il est cohérent avec le tempérament de l'auto. Et il ne faut pas croire, le châssis se montre étonnamment efficace. Plus qu'on ne le pense de prime abord. Le comportement routier est remarquablement équilibré, les suspensions travaillent très bien, y compris en appui, et cette C5 X se révèle finalement précise. La direction est bien calibrée et lors des freinages d'urgence en ligne, l'important transfert de masse aide même la voiture à s'arrêter. Contrairement à Ghislain, j'apprécie assez la simplicité de la présentation intérieure : c'est lisible, fonctionnel, accessible. Je suis plus critique et déçu par l'ensemble moteur-boîte un peu atone. Le temps de réponse et l'inertie à l'accélération sont désagréables : quand j'accélère, il ne se passe rien pendant au moins deux secondes – c'est énorme, en fait! – et la boîte est trop lente.

Pour le grand frisson, prière de repasser... Trop de confort tue presque le confort. Mais je salue le pari stylistique de Citroën.

L'avis de la journaliste



Je salue la démarche de tenter une approche stylistique différente. Quand les gens la voient passer dans la rue, cette grande berline (4,81 m tout de même) ne laisse pas indifférent. Et si Ghislain ne la trouve pas luxueuse, il faut rapprocher ses prestations de la politique commerciale de Citroën, qui cède (peut-être à tort) ce marché à... DS et Peugeot. Même à un peu plus de 50 000 €, cette version la plus huppée de la gamme est bien placée. Il est certain que ce n'est pas le grand frisson à bord : 225 ch, cela peut paraître confortable comme puissance, mais cette C5 X frise les 1 800 kg. N'oublions pas non plus qu'une fois la batterie vide, il n'y a plus que les 180 ch du moteur thermique. Mais cet ensemble hybride colle bien à la philosophie de la voiture, même si l'autonomie en électrique n'est pas extraordinaire (une quarantaine de kilomètres au mieux) et si, batterie à plat, la consommation rentre dans le rang (8 l/100 km en moyenne). Mais en ville, terrain de prédilection des hybrides, cette C5 X n'est pas à l'aise.

Cette C5 X n'a pas de gros défauts, mais elle me laisse indifférent. Derrière un style original, elle est fade.

L'avis du taxi



Une chose est sûre : la C5 X est confortable! Presque trop! Citroën a pris le parti d'un confort et de suspensions très souples. Cela donne cette fameuse impression de survoler la route. En prime, ce tempérament est superbement complété par le silence de cette version hybride rechargeable. Ce n'est pas désagréable, mais c'est au prix de sacrés mouvements, de pompage et latéraux, de la caisse. Finalement, cela donne une drôle de sensation de conduite. Je trouve l'atmosphère à bord très sobre. Là encore, presque trop. C'est bien fait, les matériaux sont corrects, mais pas particulièrement luxueux, assez quelconques; la finition aussi. Il y a de la place à l'intérieur, des rangements bien pensés, un niveau d'équipement satisfaisant... mais l'ambiance est froide, presque triste. Il ne faut pas attendre de cette C5 X des prestations réellement haut de gamme. Quand je vois le gabarit de l'auto et ce qu'elle semble vouloir dégager extérieurement, je suis déçu par ce qui se passe à bord. Et l'interface du système multimédia est brouillonne à mon sens : j'ai du mal à m'y retrouver, et le GPS peine à géolocaliser la voiture.

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Projecteurs LED, comment savoir ?

Comment puis-je savoir si mon véhicule est équipé à l'avant d'ampoules à LED ? Si non, est-il possible et autorisé de mettre des LED ? J.-J.R.

Par rapport à des projecteurs halogènes ou au xénon, les LED se reconnaissent aisément, généralement constituées de plusieurs modules de petite taille. Leur éclairage blanc est immédiat, contrairement à une lampe à décharge de type xénon, plus bleuté et forcément associé à des lave-phares. Enfin, rares sont les constructeurs à ne pas mentionner qu'il s'agit d'un éclairage LED.

Une diode d'un véritable projecteur LED ne peut pas être remplacée. En revanche, depuis quelques mois, certains fabricants (Philips, Osram...) proposent des lampes LED homologuées en remplacement d'halogènes.



Mild ou full hybrid, les futures Peugeot ?

Savez-vous si Peugeot prépare des solutions de type hybride simple ?

Micro-hybride ou flexifuel ? Je possède actuellement une 308 GT Line EAT8 essence 130 ch, très agréable sur petites routes et autoroute. E. M.



Peugeot 308

J'ajouterais à l'agrément de conduite de votre voiture un certain sens de l'économie avec une consommation mesurée. Peugeot étudie toutes les solutions permettant d'abaisser la consommation et donc le niveau de rejets de CO₂. De ce que nous savons, en plus du 100 % électrique (voir p. 26), seule la technologie mild hybrid devrait rapidement faire son apparition sur l'ensemble des gammes. En intégrant un petit moteur électrique à la boîte de vitesses, cette solution promet de bons résultats ainsi que la possibilité d'évoluer quelques kilomètres sans enclencher le moteur thermique.

Citroën C4 X ou Peugeot 408 ?

Ne trouvez-vous pas des points communs entre les lignes de la Citroën C4 X et celles de la Peugeot 408 ? Pourtant, Peugeot vient d'annoncer un prix de lancement de plus de 50 000 € alors qu'on lit ça et là que la Citroën serait vendue moins de 30 000 €. Étonnant, non ? P. G.

Le prix de la 408 impressionne, mais il s'agit d'une version First Edition élaborée sur une finition haute de type GT et avec un niveau d'équipements très élevé. Son premier prix devrait être nettement plus abordable. En outre, de nombreuses différences entre les deux modèles expliquent l'écart de tarif. La C4 se contente de la plate-forme e-CMP alors que la 408 hérite de la plate-forme EMP2 dans sa version longue. La première mesure 4,60 m et cache sous sa ligne bicorps une malle, alors que la Peugeot flirte avec les 4,70 m de long et opte pour un véritable hayon.



Citroën C4 X

Peugeot 408



SCIENCE & VIE

LA RÉFÉRENCE





LA RUÉE VERS





JEFFREY SALLER

L'ION

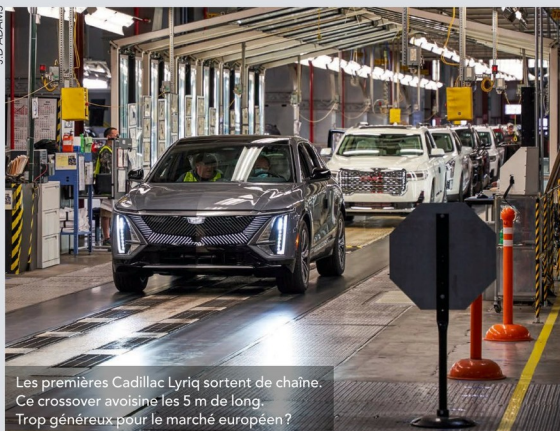
Après avoir frôlé la faillite pure et simple, General Motors s'est infligé une longue cure d'amaigrissement. Le géant américain semble retrouver la forme et, avec elle, le chemin de l'Europe. Avec une toute nouvelle logique industrielle...

Par Guy L'Hospital



Si vous aimez les montagnes russes, c'est plutôt en plaine qu'il faut se rendre. À Detroit, dans le Michigan. Au bord du lac Sainte-Claire, General Motors y a basé son siège social en 1923. La firme qui a dominé le monde automobile jusqu'au début des années 2000 a frisé plusieurs fois la faillite, régulièrement secourue par l'Administration américaine. À la tête du groupe, Mary Barra, femme de poigne, n'a pas fait dans la dentelle quand il s'est agi de sauver le "Titanic". Fermetures d'usines, suppressions de postes et même ventes de marques. Pontiac, Saturn, Oldsmobile puis Saab et Holden disparaissent pendant qu'Opel est revendu au groupe PSA (qui deviendra plus tard Stellantis). Des quatorze marques qui constituaient la galaxie General Motors, il n'en reste que quatre : Chevrolet, Cadillac, GMC et Buick. Les ventes de groupe plongent en même temps que la dette fond, mais les résultats n'impressionnent plus. General Motors n'est plus le symbole d'une Amérique qui réussit. Aujourd'hui, le géant de Detroit pointe à la sixième place mondiale derrière Toyota, Volkswagen, Renault-Nissan, Hyundai-Kia et Stellantis.

JD ADAMS



Les premières Cadillac Lyriq sortent de chaîne. Ce crossover avoisine les 5 m de long. Trop généreux pour le marché européen ?

Le splendide concept Celestiq deviendra une vraie voiture en 2024. Et celle-ci aura pour mission de hisser Cadillac à la hauteur des Bentley ou encore des Rolls. Sacré challenge.



L'énorme empattement de la Celestiq permet de loger la batterie Ultium dans sa version 12 modules et pourrait offrir une autonomie d'environ 600 km.

PHOTOS : GENERAL MOTORS



Au centre Recherche & Développement de Detroit, en cette fin d'été 2022, les dirigeants de General Motors arborent pourtant un sourire confiant avant de faire visiter les installations, et notamment le centre de tests de la nouvelle batterie Ultium. Car General Motors a promis de devenir un constructeur 100 % électrique à l'orée de 2035 et d'atteindre la neutralité carbone dès 2040.

DE NOUVEAUX PROCESSUS INDUSTRIELS

Un sacré challenge pour un constructeur qui vend principalement des pick-up à moteur V8 et qui souhaite réformer un parc automobile vieux de plus de dix ans maintenant. Une chose semble certaine, il ne s'agit pas d'une annonce pour satisfaire une quelconque Administration. Les investissements, estimés à 35 millions de dollars, doivent permettre aux différentes marques de General Motors de devenir fournisseurs de mobilités. Alors GM investit dans le réseau ➔



JEFFREY SAUCER



GENERAL MOTORS

Très épurée, la planche de bord confie au large écran central le soin de gérer l'ensemble des fonctions, excepté les modes de transmission.

1^{er} ESSAI

GMC HUMMER EV : 200 KWH DE BATTERIE SOUS LES PIEDS

Ce n'est pas avec ce Hummer 100% électrique que General Motors compte s'attaquer au marché européen. Ne soyez pas trop déçu, l'engin pèse plus de 4 tonnes et il vous faudrait au préalable passer votre permis poids lourd. Reste qu'avec ses 24 modules, étalés sur deux étages, le Hummer EV affiche des caractéristiques pour le moins impressionnantes : une réserve de plus de 200 kWh qui alimente trois moteurs pour une puissance de 1000 ch (en version pick-up). De quoi expédier ce beau bébé à 100 km/h en 3 s environ. Quant à l'autonomie, elle est annoncée à environ 450 km (EPA). Évidemment, l'envergure du Hummer, l'épaisseur de

la batterie (environ 40 cm) et donc le centre de gravité élevé ne plaident pas pour un dynamisme à toute épreuve. Testé sur une piste en terre, le Hummer EV nous a pourtant bluffés. Il tourne sans difficulté aucune grâce à ses 4 roues directrices et à ses multiples aides à la conduite. Mieux, avec ses trains roulants sophistiqués et sa suspension pilotée, il crapahute avec bien plus de confort qu'un modèle doté d'un essieu rigide à l'arrière. Le Hummer EV est vendu 86 000 dollars et réclame près d'une semaine pour une recharge complète sur une prise de courant domestique. Faut ce qu'il faut...



STANLEY

Plus de 4 tonnes pour le nouveau Hummer 100% électrique. Grâce à la batterie de 200 kWh et à ses 3 moteurs électriques, il affiche plus de 1000 ch!

General Motors a déjà acté sa présence aux 24 Heures du Mans avec la splendide GTP Hypercar.

aux États-Unis en associant l'ensemble des *dealerships* (concessions) pour mailler les points de recharge. Du côté des voitures, c'est l'explosion. Après la Chevrolet Bolt, la Cadillac Lyriq (voir L'AJ n° 1115) et le GMC Hummer (voir essai p. 87), GM prévoit de lancer un pick-up Silverado EV et un tout nouveau Blazer 100 % électrique.

Cette accélération est réalisable grâce à la nouvelle plate-forme Ultium (voir encadré page ci-contre) qui intègre une batterie modulaire du même nom. Celle-ci permet de placer cellules et modules dans différentes positions pour obtenir le meilleur "packaging" qui soit. Une trouvaille mise au point à l'aide du fabricant LG Chemical et qui offre au constructeur la possibilité de proposer des packs de 6, 8, 10, 12 et même 24 modules (sur deux étages, comme sur le Hummer).

De quoi redonner des ambitions d'hégémonie mondiale à General Motors. Certes, le géant de Detroit est conscient qu'il ne retrouvera jamais les volumes de ventes qu'il a pu connaître au siècle dernier, mais

la souplesse d'industrialisation de modèles 100 % électriques lui permet d'envisager un retour vers de nouveaux marchés.

RETOUR EN EUROPE PROGRAMMÉ

L'Europe en premier lieu, continent parmi les plus avancés en matière d'électrification. General Motors y voit certes une source de profits, mais aussi l'occasion de vérifier que personne ici n'a oublié Cadillac ou Chevrolet. D'ailleurs, le groupe reste très discret sur les marques et modèles qui pourront traverser l'Atlantique. Chevrolet Bolt ou Blazer, une future Cadillac ou Buick ? Pour Mahmoud Samara, président-directeur de GM Europe, qui promet une annonce avant le printemps prochain : *"La période est très excitante pour nous, car nous avons l'impression que tout est ouvert et que nous avons à notre disposition l'ensemble du portfolio General Motors."*

Tout semble pourtant minutieusement préparé. General Motors a déjà acté sa présence aux prochaines 24 Heures du Mans avec la splendide GTP Hypercar, sortie tout droit de Gotham City.

Aux États-Unis, l'aventure a déjà commencé. Avec le réseau EVgo, General Motors compte bien mailler le territoire à vitesse grand V pour permettre de couvrir les presque 3 000 miles qui séparent New York de Los Angeles sans difficulté majeure. Une nouvelle ruée vers l'or ? ■

Le Silverado 100 % électrique restera aux États-Unis. Il reprend le pack batterie du GMC Hummer.



GENERAL MOTORS



Le plateau 2023 des 24 Heures du Mans donne l'eau à la bouche. Cadillac promet d'apporter son hypercar pour aller se frotter aux Peugeot, Porsche ou encore Toyota.

3 questions à

MAHMOUD SAMARA

Président-directeur de General Motors Europe

Vous semblez à nouveau intéressé par le marché européen. Pour quelle raison ?

Je dirais que nous n'avons jamais vraiment abandonné le marché européen, même si nous avons réduit fortement notre présence. Mais GM a su innover avec une batterie et une plate-forme modulaire. Ce qui nous permet de tracer un nouveau chemin vers le tout-électrique dès 2035 et par là même répondre aux besoins du marché européen.

Quels modèles pourraient être vendus en Europe ?

C'est un moment très

excitant, car nous pouvons puiser dans la totalité du portfolio électrique de General Motors, la Lyriq de Cadillac, la Bolt ou le futur Blazer de Chevrolet. Soyez patients, il y aura une annonce au printemps prochain.

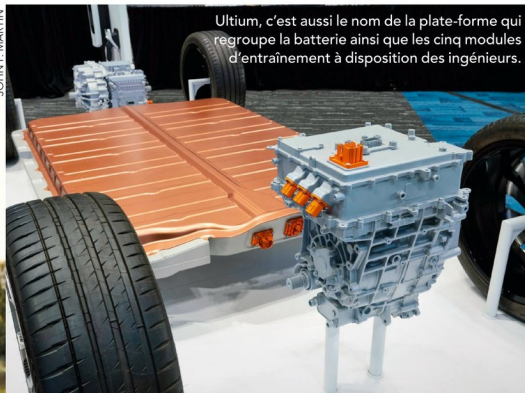
Quel schéma de distribution envisagez-vous ?

Nous allons écouter ce que nous disent nos clients. Si nous devons aller sur le marché européen, ce sont eux qui vont nous indiquer le meilleur chemin. Le client sera au centre de nos futures décisions.



JOHN F. MARTIN

Ultium, c'est aussi le nom de la plate-forme qui regroupe la batterie ainsi que les cinq modules d'entraînement à disposition des ingénieurs.



SOUPLESSE ULTIUM

La technologie Ultium regroupe une plate-forme modulaire et une batterie de grande capacité dont la particularité est de pouvoir empiler les cellules de type lamelles soit à la verticale, soit à l'horizontale. Cela afin d'améliorer le rapport encombrement-capacité. À cela s'ajoute une gamme de cinq modules d'entraînement interchangeables et trois moteurs convenant à tous les types de propulsion (traction, roues arrière,

intégrale). La plupart des modèles seront dotés d'une batterie à simple étage avec un système de 400 V et une capacité de recharge rapide allant jusqu'à 200 kW, tandis que les gros véhicules comme le Hummer EV auront des batteries à double étage avec un système de 800 V et une capacité de recharge rapide de 350 kW. Les batteries Ultium, du type nickel-cobalt-manganèse-aluminium (NCMA), sont conçues pour réduire l'usage du cobalt de 70%.



QUELS MODÈLES POUR L'EUROPE ?

JEFFREY SAUGER



Chevrolet Equinox

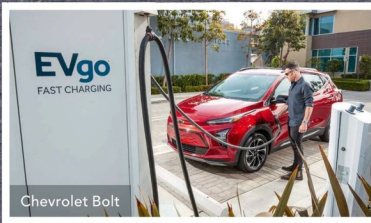


GENERAL MOTORS

Chevrolet Blazer



GENERAL MOTORS

EVgo
FAST CHARGING

Chevrolet Bolt

DAN MACMEADAN

Cadillac Lyriq



GENERAL MOTORS

LE RÉVEIL DE HYUNDAI

Alors que beaucoup pensaient l'équipe coréenne démobilisée et à côté de son sujet en début de saison, elle vient d'enchaîner trois superbes victoires et de s'offrir le premier triplé de son histoire. Un sursaut toutefois sans doute un peu trop tardif...

Par Alain Pernot

Le patron de l'équipe le reconnaît lui-même : "Notre entrée en matière a été catastrophique !" En fait, au-delà du résultat décevant du Monte-Carlo, tout semblait aller de travers pour Hyundai, l'hiver passé. Dernière à s'engager dans la voie des Rally1 hybrides, l'équipe a connu une préparation pour le moins chaotique à cette nouvelle ère du WRC, comme le confirme Julien Moncet, son directeur par intérim : "En décembre dernier, nous étions dans une situation très compliquée, il faut l'admettre. Notre nouvelle voiture n'a

commencé ses essais que début décembre et, lors de son premier test, l'un de nos pilotes l'a détruite. Nous étions à quinze jours de l'homologation ! Il nous a fallu en reconstruire une puis deux autres en urgence. Nous n'avions quasi jamais roulé avec cette nouvelle auto avant le début de saison... C'est même un miracle que nous ayons pu aligner trois voitures au Monte-Carlo." Comme si cela ne suffisait pas, voilà qu'Andrea Adamo, le patron de l'équipe, démissionnait courant décembre, laissant un team désarmé. Responsable du département groupe propulseur, le Français

Julien Moncet a alors été bombardé directeur de l'équipe par intérim. Neuf mois plus tard, il occupe toujours cette fonction floue, sans aucune visibilité. Une situation aussi insolite qu'inconfortable : "C'est difficile pour le team et pour moi. J'aimerais savoir si je peux travailler sur le long terme ou si je dois juste expédier les affaires courantes. Par exemple, je sais que j'irai sur le Rallye de Nouvelle-Zélande fin septembre, mais j'ignore encore si je serai à la tête de l'équipe au rallye suivant..." Les rumeurs d'un possible recrutement d'Éric Boullier ne font rien pour favoriser la stabilité de l'équipe.

Malgré ce contexte pas vraiment idéal, l'écurie Hyundai avance, contre toute attente.

"Nous avons abordé les premiers rallyes avec une approche assez basique concernant les cartographies moteur, explique l'ingénieur français. Nous avons raté quelques opportunités à cause de notre



BASTIEN BAUDIN

Après un début de saison désastreux, la Hyundai a enchaîné trois victoires consécutives.

L'équipe Hyundai a signé à l'Acropole le premier triplé de son histoire.

“ Un triplé ? Je ne pensais même pas ça imaginable ! ”

Julien Moncet, directeur par intérim

BASTIEN BAUDIN

manque de fiabilité mais, assez vite, nous avons été à même de nous concentrer sur les réglages et la performance de la voiture et nous avons obtenu des résultats encourageants.” Tănăk s'est même imposé en Sardaigne, durant la 5^e manche.

Alors que Kalle Rovanperä (Toyota) semblait s'envoler vers un 1^{er} titre facile, l'équipe Hyundai s'est mise à lui opposer une impressionnante résistance. Ott Tănăk a en effet signé deux victoires coup sur coup, sur le terrain ultra-rapide de Finlande – dans le fief de Rovanperä et des membres Toyota –, avant de récidiver sur l'as-

phalte belge. Sur la terre cassante du Rallye de l'Acropole, le champion du monde 2019 était bien décidé à réaliser la passe de trois, mais il a dû se contenter de la 2^e marche du podium pour “raison d'État”. Effectivement, au soir de la 2^e étape, l'équipe Hyundai s'est retrouvée avec ses trois autos aux trois premières places, Neuville devançant Tănăk et Sordo. Une grande première pour la marque coréenne ! Entre favoriser les infimes chances de Tănăk au championnat pilotes et privilégier un triplé historique, il a fallu faire un choix. À la grande déception de Tănăk, que l'on

dit par ailleurs en négociation pour retourner chez M-Sport, il a été décidé d'assurer le triplé. “En début de saison, je disais souvent que je ne serais pleinement satisfait que lorsque nous aurons mis les trois voitures sur le podium, sourit Julien Moncet. C'était une forme de plaisanterie... Un triplé ? Je ne pensais même pas ça imaginable...”

Ce tir groupé ne tombe toute-fois pas du ciel.

“Il trouve ses fondations dans le désastre que nous avons vécu lors du Safari Rallye, plus tôt dans la saison, analyse avec humilité Julien Moncet. Sur ce terrain difficile, nous avons connu beaucoup de problèmes de fiabilité. Aussi avons-nous mis le paquet pour préparer au mieux l'Acropole, un autre parcours très éprouvant pour les mécaniques.” Ce travail très ciblé a porté ses fruits. Il n'en reste pas moins que ce sursaut de l'équipe basée à Alzenau, en Allemagne, semble un peu trop tardif pour changer l'issue du championnat. Il faudrait que Tănăk remporte les trois derniers rallyes de la saison et que Rovanperä multiplie les faux pas pour que l'Estonien puisse brigrer une 2^e couronne... Chiche ? ■

BASTIEN BAUDIN



Directeur par intérim, Julien Moncet (à gauche) peut être fier du redressement de l'équipe Hyundai.



Thierry Neuville a remporté l'une des quatre victoires de l'I20 Rally1.

NIKOS KATIKIS / DPPI



*C'était en
septembre 1981
dans L'Auto-Journal...*

EN MESURES

L/I/h :
4,06 / 1,65 / 1,40 m

Poids : 848 kg

Puissance :
60 ch DIN à 5250 tr/mn

1000 m d.a. :
36,6 s

V. max. :
151,3 km/h

Consommation
à 90 km/h :
5,8 l/100 km



Avec son profil 3 volumes d'une banalité affligeante, Renault a choisi la voie de la sagesse, plutôt que celle de l'audace stylistique, comme ce fut le cas avec la décriée R14...

LA RENAULT 9 GTL À L'ESSAI

Après avoir joué la carte de l'originalité avec l'audacieuse et peu conformiste R14, Renault revient aux affaires sur le segment des berlines compactes avec la beaucoup plus classique R9. Une petite berline tricorps présentant néanmoins quelques solutions techniques singulières...

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

Extraits...

■ "Selon son habitude, Renault ne reste pas prisonnier d'une formule, même à succès, et continue d'explorer toutes les possibilités modernes : la 9, berline tricorps à très grand tirage, dispose du moteur transversal, avec boîte séparée."

■ "Tout est neuf dans la 9, sauf le bloc en fonte du moteur. Rien n'a été repris sur la 14 ni sur la 18 malgré des dimensions similaires pour la première et des formes voisines pour la seconde."

■ "Au moins 11 versions (9 en France) sont proposées, articulées autour de 3 moteurs, 3 boîtes de vitesses et 6 niveaux d'équipement."

■ "Chacun devrait trouver la voiture de ses rêves ou de ses possibilités, mais il n'est pas facile de

s'y reconnaître, d'autant que les sigles sont nouveaux avec deux ou trois lettres significatives. Que représente exactement la GTC par rapport à la TSE ? Pour ce premier essai, nous avons choisi l'assemblage du « juste milieu », la GTL qui, estime-t-on, sera la plus diffusée."

■ "Deux difficultés sont survenues en ce mois d'août. D'une part, Monthéry étant fermé, nous avons dû utiliser une piste moins complète, et d'autre part, le moteur en cours de rodage n'était pas entièrement libéré. Malgré tout, il a donné des résultats très proches et même quelquefois supérieurs aux chiffres annoncés par le constructeur."



La planche de bord de la R9 n'est pas très originale, mais elle se montre complète et très bien agencée, avec une instrumentation claire et lisible.

“ Ce modèle mise plus sur la technique que sur le style, voulu banal pour devenir mondial. ”

↑ Ses qualités

BOÎTE DE VITESSES RÉUSSIE

"Pour un essai en boîte transversale, on peut dire que Renault a réussi un coup de maître puisque le levier se place d'emblée parmi les tout meilleurs de la catégorie."

CONSUMMATION RAISONNABLE

"Le point de plus en plus crucial de la consommation ne nous a pas non plus déçus puisque la 9 GTL se tient en gros entre 6 et 8 l aux 100."

TENUE DE ROUTE RIGOUREUSE

"Encore une première pour Renault, la 9 ne s'incline pratiquement pas, même en virage serré pris à grande vitesse; son roulis est peu important malgré la souplesse de sa suspension."

↓ Ses défauts

PERFORMANCES LIMITÉES

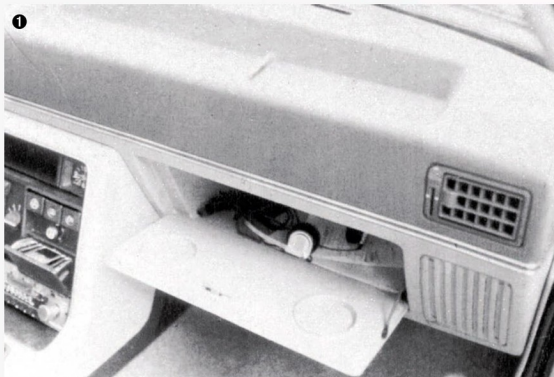
"Plutôt modeste, Renault annonce pour cette version 150 km/h en vitesse de pointe. La moyenne des deux sens chronométrés nous a donné 151,3 km/h, ce qui n'est quand même pas beaucoup par rapport à la cylindrée."

MOTEUR BRUYANT

"Bien que les bruits de roulement ou de l'air soient inexistantes, le moteur accuse là son âge et devient bruyant au-delà de 130 km/h ou sur les intermédiaires."

PARE-BRISÉ FRAGILE

"Malheureusement, le pare-brise est en verre trempé sur tous les modèles, un feuilleté clair n'étant livré que contre supplément. Cela devient de plus en plus inacceptable puisqu'un seul gravillon peut vous aveugler et en tout cas vous immobiliser. Nous ne comprenons pas que les constructeurs français s'obstinent dans cette voie dangereuse, faisant le jeu d'un fabricant de verre en attendant passivement une réglementation!"



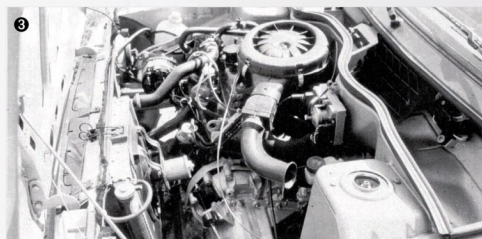
❶ La planche de bord bénéficie d'une vraie boîte à gants qui se ferme, avec un couvercle. ❷ Pour enclencher la marche arrière, il faut soulever une petite bague. ❸ Malgré des dimensions compactes, de l'ordre de 4,06 m, la Renault 9 étonne par son volume habitable, très bien étudié. Les sièges s'avèrent bien pensés et confortables, mais ne reculent pas assez à l'avant.



“ Sur le mouillé comme sur le sec, la voiture possède une tenue de route très saine et accepte à peu près n'importe quels pneus. ”



❶ Le coffre, de formes régulières, offre une capacité intéressante de 369 dm³. ❷ Moulés en matériaux composites, les pare-chocs débordent allègrement sur les flancs, pour bien protéger la carrosserie. ❸ La R9 reçoit un bloc en fonte déjà monté sur la... R8! C'est ici un 1397 cm³ de 60 ch.



Extraits...

■ "Sur la route, la 9 GTL fait bonne impression aussi bien en souplesse qu'en côte, mais le compteur est résolument optimiste : il est possible de mettre l'aiguille à 165 km/h, ce qui ne donne guère plus de 150 km/h réels."

■ "La suspension assure aux passagers un bon confort même sur mauvaises routes. Les débâtements ainsi que l'amortissement sont suffisants, mais sans mollesse exagérée. La tradition française est respectée, nous sommes bien loin de la fermeté de la plupart des voitures étrangères."

■ "La GTL est dépourvue d'appui-tête et les sièges avant ne reculent pas tout à fait assez loin pour les possesseurs de grandes jambes."

■ "La console centrale beaucoup trop large gêne la jambe droite du conducteur. Cette mode de la console devient une aberration, d'autant qu'elle empêche le pilote de pénétrer dans la voiture par la droite ou le passager par la gauche."

■ "Autre raffinement, les pare-soleil se rejoignent au-dessus du rétroviseur et sont complétés par des rebords souples cachant entièrement les coins du pare-brise."

■ "Le bilan de la GTL est fort positif grâce à de solides qualités de base en tête desquelles nous placerons la boîte de vitesses, la tenue de route, le freinage, la suspension et des sièges qui sortent des sentiers battus."



Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

L'audace stylistique ne paie pas toujours, et Renault l'a appris à ses dépens à maintes reprises, les dernières fois étant avec les controversées Vel Satis ou Avantime. À l'époque, les Renault originales se nommaient R14 ou Fuego, et c'est par prudence que l'ex-Régie s'est bornée à proposer cette très traditionnelle R9. Mais pour attirer une plus large clientèle, celle-ci s'est dédoublée en une plus séduisante R11, avec un coffre coiffé par un hayon à bulle, façon Porsche 924!

VOLKSWAGEN TAIGO

Volkswagen n'avait pas encore son SUV coupé, le *must have* du moment : c'est désormais chose faite avec le Taigo, dérivé du T-Cross, qui se positionne curieusement dans la gamme...

Par Cyril Biotteau Photos Nicolas Soler

Malgré cinq SUV déjà présents dans la gamme Volkswagen (T-Cross, T-Roc, Tiguan, Tiguan Allspace, Touareg), il manquait la silhouette à la mode : le SUV coupé, avec l'arrière en *fastback*, dont le BMW X6 a été le premier grand représentant. Le sixième SUV de la marque hérite donc de ce profil, en se basant techniquement sur le T-Cross (et donc sur la Polo), mais en étant nettement

plus long : il affiche 4,27 m, contre 4,11 m au T-Cross. Ce qui le rend également plus encombrant que le T-Roc (4,24 m), basé techniquement sur la plate-forme de la Golf. De son petit frère, le Taigo reprend les motorisations essence, deux versions du 1.13 cylindres de 95 et 110 ch, et y ajoute un 4 cylindres de 1,5 l et 150 ch. Pas de diesel ni d'hybride au programme, pas plus que de version 4 roues motrices. Là où ce

Taigo étonne, c'est qu'il n'est pas plus cher que le T-Cross en version d'appel (Life 95 ou 110 ch), même si ensuite la logique reprend ses droits en montant en gamme : il se place alors entre le T-Cross et le T-Roc. À cette concurrence interne s'ajoute bien sûr celle du Renault Arkana, même si ce dernier est beaucoup plus long et plus cher, ou celle du Nissan Juke, le plus proche SUV coupé en dimensions et en tarif.

LA GAMME

Essence	Moteur/Prix	Life	R-Line	Style ♥	Malus écologique
	1.0 TSI 95 BVM5	24 590 €	-	-	0 à 450 € (124 à 144 g/km de CO ₂)
	1.0 TSI 110 BVM6 ♥	25 460 €	-	-	0 à 540 € (123 à 145 g/km de CO ₂)
	1.0 TSI 110 DSG7 ♥	27 240 €	31 385 €	31 655 €	170 à 1 074 € (133 à 151 g/km de CO ₂)
	1.5 TSI 150 DSG7	-	33 045 €	33 315 €	260 à 1 629 € (138 à 156 g/km de CO ₂)



Ici photographié en finition haut de gamme Style, le Taigo intègre le segment des petits SUV coupés, aux côtés notamment du Nissan Juke.



L'intérieur très classique est ici agrémenté du pack Design Vert Visual (option gratuite) qui amène un peu de couleur et de clarté.



C'est de profil que le hayon fuyant typique des SUV coupés se voit le mieux : c'est le seul de ce type dans la gamme Volkswagen, hors électrique.

LA TRANSMISSION

LES BOÎTES MANUELLES

Elles sont deux : l'une avec 5 rapports, associée au moteur 95 ch, et l'autre avec 6 rapports, proposée avec la version 110 ch. Dans un cas comme dans l'autre, la commande ne pose pas de problème. Mais évidemment, nous préférons la boîte 6 qui permet un meilleur étagement. Dans tous les cas, la boîte manuelle impose la finition Life.

LA BOÎTE DSG7

Elle alourdit la facture de 1 780 € par rapport à la boîte manuelle sur la version 110 ch Life. Sur le Taigo, elle est très typée confort, avec des temps de passage assez longs, et cherche également à faire baisser les consommations, notamment avec des passages en roue libre lors du lever de pied.

L/l/h/empattement : 4,27/1,76/1,52/2,55 m

MOTEURS ESSENCE	1.0 TSI 95 ⁽¹⁾	1.0 TSI 110 ⁽²⁾ ♥	1.5 TSI 150
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 5 500	110 à 5 500	292 à 6 400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	175 à 1 600	200 à 2 000	250 à 1 500
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	183	187	210
0 à 100 km/h (s)	11,1	11,3	8,8
90 à 130 km/h en Drive (s)	NC	10	8,3
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	5,5 à 6,3	6,8	7,1

(1) Chiffres constructeur. (2) Mesures réalisées en boîte DSG7.

LES MOTEURS

1.0 TSI 95

Ce bloc 3 cylindres turbocompressé constitue l'entrée de gamme du Taigo, comme sur le T-Cross, et ne peut être associé qu'à la finition d'accès appelée Life, donnant la combinaison la moins chère à moins de 25 000 € hors options. Sur le papier, cette petite motorisation est suffisante puisque le 0 à 100 km/h est annoncé en 11,1 s. Dans les faits, il est associé à une boîte 5 qui le handicape forcément, aussi bien en ville, avec des premiers rapports plus longs, que sur autoroute, où l'absence de 6^e rapport entraîne un régime moteur plus élevé.

1.0 TSI 110 ♥

Le même bloc que le précédent est "gonflé" pour passer à 110 ch et 200 Nm. Il a cette fois droit à une boîte manuelle à 6 rapports et laisse en plus le choix avec la boîte DSG. Observez dans le tableau technique ci-contre que la valeur d'accélération est moins bonne avec le bloc 110 ch qu'avec le 95 ch : les 11,3 s ont été mesurées par nos soins, alors que les 11,1 s du 95 ch sont une donnée constructeur, toujours un peu optimiste... Que ce soit en boîte manuelle ou automatique, c'est notre motorisation préférée, suffisante en performance, et elle est même annoncée comme plus sobre que la version 95 ch en boîte manuelle.

1.5 TSI 150

Cette version n'est proposée qu'associée à la boîte DSG et aux finitions supérieures R-Line ou Style. En conséquence, elle dépasse systématiquement 33 000 €, hors options et hors malus. Certes, les performances franchissent un cap par rapport à la version 110 ch et l'agrément est meilleur, notamment grâce au couple et à la sonorité du 4 cylindres. Mais le surplus de puissance n'est pas indispensable vu la vocation familiale tranquille du Taigo, surtout avec des réglages châssis qui privilégient clairement le confort au détriment du dynamisme.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags dont un central avant, AFIL active, Android Auto et Apple CarPlay, Bluetooth, conduite autonome de niveau 2, détecteur de fatigue, écran central tactile 8 pouces, freinage automatique d'urgence, phares et essuie-glaces automatiques, radio avec 4 HP, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, rétroviseur intérieur automatique jour/nuit.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	Life	R-Line	Style ♥
Accès à bord et démarrage sans clé	-	série	série
Caméra de recul	-	série	série
Chargeur à induction pour smartphone	-	série	série
Climatisation manuelle	série	-	-
Climatisation automatique	-	série	série
Combiné d'instruments numérique 10,25 pouces	-	série	série
Écran central tactile 8 pouces	série	série	série
Feux avant 100% LED et matriciels	-	série	série
GPS	-	série	série
Jantes alliage 16 pouces	série	-	-
Jantes alliage 17 pouces	-	série	série
Projecteurs antibrouillard avant	-	série	série
Radars de stationnement AV et AR	-	série	série
Vitres AR surteintées	-	série	série



❶ Le combiné d'instruments numérique est largement personnalisable et peut afficher des compteurs à aiguilles, à l'ancienne...
 ❷ Les commandes au volant sont exactement les mêmes que sur le T-Roc ou le T-Cross.
 ❸ Malgré son toit en pente, le Taigo présente une habitabilité accueillante à l'arrière, même pour les grands. ❹ Le volume de coffre mesuré de 419 dm³ n'est pas mauvais, mais le T-Roc offre 474 dm³ alors qu'il est plus court de 3 cm... ❺ Les aides à la conduite, dont la conduite autonome de niveau 2, sont présentes dès l'entrée de gamme : un bon point pour le Taigo.

LES FINITIONS

LIFE

L'entrée de gamme se reconnaît à l'extérieur avec des roues de 16 pouces (17 sur les autres) et à l'avant en étant la seule à ne pas avoir d'antibrouillards au bas du bouclier : un cache noir en plastique les remplace. Mais ce premier niveau fait déjà le plein sur les équipements de sécurité et d'aides à la conduite puisqu'il dispose de la conduite autonome de niveau 2, avec régulateur adaptatif, centrage dans la voie, 7 airbags dont un central et bien sûr le freinage automatique d'urgence. En la matière, les finitions supérieures ne rajoutent que la détection des angles morts, et encore en option...

R-LINE (LIFE + 4 145 €)

Il s'agit de la finition typée "sport", visuellement en tout cas, car les réglages châssis privilégient au contraire le confort. Esthétiquement, beaucoup de choses diffèrent à l'avant avec un bouclier spécifique plus agressif, des antibrouillards, des feux matriciels de série et une baguette lumineuse entre les feux avant, de part et d'autre du logo. À l'intérieur, le gros changement vient du combiné d'instruments qui devient numérique, tandis que l'écran central gagne la fonction GPS et qu'Apple CarPlay y est utilisable sans fil (mais pas Android Auto).

STYLE ♥ (R-LINE + 270 €)

Les tarifs sont quasi identiques à ceux de la finition R-Line et pour cause : l'équipement est sensiblement le même et les différences sont surtout stylistiques. Ainsi les rampes de pavillon noires sur le R-Line deviennent-elles ici couleur argent, alors que les sièges passent du tissu à la microfibre façon velours. Les boucliers avant et arrière sont distincts, moins agressifs, avec par exemple les quatre fausses sorties d'échappement présentes sur R-Line qui disparaissent ici. La finition Style est la seule à pouvoir recevoir le pack Design Vert Visual (voir ci-contre : Les principales options).



Utilisant la plate-forme du T-Cross, le Taigo fait partie de ces SUV qui ne proposent pas de version 4 roues motrices.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK DESIGN VERT VISUAL (SUR STYLE UNIQUEMENT, GRATUIT)

Ce pack modifie l'intérieur d'habitude noir ou gris foncé en rajoutant des touches de couleur (vert uniquement) et de clarté avec quelques éléments crème en bas de la planche de bord, sur les contre-portes et sur les côtés des sièges. De quoi rendre l'ambiance à la fois plus gaie et plus chaleureuse, le tout gratuitement. Mais attention : ce pack n'est disponible que sur la finition Style, et interdit le bleu ou le rouge à l'extérieur.
CONSEILLÉE PAR L'AJ

TOIT NOIR (300 € EN PLUS DE LA PEAINTURE CHOISIE)

Sur toutes les peintures sauf le noir (forçément), vous pouvez demander le toit noir avec un supplément de 300 € par rapport au prix de la peinture choisie. Vous

rendez alors votre Taigo biton. Notez que la partie peinte en noir n'est rien d'autre que le toit : les montants de pare-brise, de porte et de coffre gardent leur couleur normale.
LES GOÛTS ET LES COULEURS...

DISCOVER PRO (690 € SUR R-LINE ET STYLE)

L'écran central tactile est de 8 pouces de série pour tout le monde. Si ça ne vous suffit pas, Volkswagen vous en propose un plus grand qui atteint 9,2 pouces de diagonale. Au passage, les molettes physiques présentes sur la petite version disparaissent, laissant place au tout-tactile sur l'écran. Le système gagne également une commande vocale qui peut gérer la navigation et le téléphone. Enfin, dans cette configuration, l'écran du combiné d'instruments peut afficher la navigation.
CONSEILLÉE PAR L'AJ

LES TEINTES

Non métallisées



Gris Ascot
(peinture de série)



Blanc Polaire (350 €)

Métallisées ou nacrées (600 €)



Noir Intense Nacré



Bleu Récif



Gris Cendré



Reflet d'Argent



Vert Visual



Rouge Roi (800 €)

LES JANTES



Jantes en alliage
16 pouces Belmopan
(série sur Life)



Jantes en alliage
17 pouces Valencia
(série sur R-Line)



Jantes en alliage
17 pouces Aberdeen
(série sur Style)



Jantes en alliage
18 pouces Misano
(série sur R-Line)



Jantes en alliage
18 pouces Funchal
(série sur Style)



NOTRE CHOIX

Volkswagen Taigo 1.0 TSI 110 Style

(31 655 € hors options et hors malus, de 170 à 1 074 €)

Le choix de la motorisation est facile : pas le TSI 95 parce que la boîte 5 qui y est associée ne lui convient pas, et pas le TSI 150 parce que c'est presque trop pour ce SUV sans prétention dynamique. Le choix de la finition est aisé aussi : nous vous conseillons la Style, parce que c'est la seule pouvant recevoir le pack Design Vert Visual qui améliore franchement l'ambiance à bord, et gratuitement en plus ! Ne reste que le choix de la boîte, sachant que la DSG coûte 1 780 € de plus, mais dans les deux cas, vous ne vous tromperez pas.

BMW X2

Le BMW X2 arbore une carrosserie à la croisée des chemins. Ni berline ni monospace, il s'agit d'un SUV avec des gènes de crossover. En occasion, l'offre de cette familiale stylée est assez vaste, et les prix s'avèrent élevés.

Par Didier Laurent

Le concept dévoilé au Mondial de l'automobile 2016 avait annoncé la couleur. Le X2, avec sa surface vitrée latérale limitée, se veut moins "coupé" que les X4 et X6, mais adopte un style sportif plus profilé. Il présente une gamme de motorisations qui s'étale de 140 à 306 ch, proposant également une transmission intégrale et une boîte de vitesses automatique, le plus souvent livrée de série. La boîte manuelle est

aussi disponible sur les moteurs d'entrée de gamme, essence ou diesel.

Au volant, c'est le caractère BMW qui domine, avec un confort assez ferme et une direction engageante. Mais sur le plan mécanique, hormis sur la M35i, l'ensemble donne la priorité à la douceur de conduite et à la force tranquille. Il faudra juste éviter les jantes de 20 pouces pour préserver vos vertèbres. L'intérieur est bien pensé, et

si la planche de bord est identique à celle du SUV X1, le conducteur est installé plus bas. L'habitabilité se situe dans la moyenne pour la longueur, tout comme le volume de coffre, avec une partie dissimulée sous le plancher. Tout n'est qu'agrément ou presque à bord et au volant de cette BMW, sauf au moment de parler budget achat et entretien, qui vous rappelle l'univers premium dans lequel vous pénétrez.

	BMW X2	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	sDrive 18i	140	8,1	La gamme démarre avec ce brave 3 cylindres essence qui fournit des prestations très correctes. L'agrément de conduite est au rendez-vous. C'est la version la plus répandue en occasion, disponible avec une boîte manuelle ou automatique, qui convient très bien dans l'immense majorité des cas.
	sDrive 20i	192	7,7	Avec un châssis affûté et le moteur essence de la Mini Cooper S, le X2 donne ici tout son sel. Livré de série avec une boîte DKG7 à double embrayage, il constitue le meilleur rapport prix-plaisir, et une vraie satisfaction au quotidien. C'est notre choix, également pour la qualité de sa présentation en M Sport et ses prestations globales.
	M35i	306	6,9*	En utilisant le même 4 cylindres que la version 20i, cette livrée à connotation sportive, certes puissante et à la sonorité travaillée, n'est pas le meilleur choix. Les prestations dynamiques et les performances sont là, mais le fait d'avoir une "sportive" de modeste cylindrée pour un prix élevé donne envie de passer à la gamme au-dessus... qui n'existe pas en X2, car il s'agit d'un modèle familial.
Hyb. rech.	xDrive 25e	220 (batterie vide)	7,9	Une livrée hybride rechargeable apparue en 2020 au moment de quelques évolutions esthétiques. Elle associe un bloc à 3 cylindres de 125 ch et une machine électrique pour atteindre une puissance cumulée respectable. À 4 roues motrices et boîte automatique de série, elle peut parcourir jusqu'à 36 km réels en tout-électrique, selon nos mesures.
	sDrive 16d	116	4,1*	Cette version diesel à 3 cylindres (1,5 l) née pour les entreprises ne se distingue pas par un plaisir de conduite particulier, sauf sa souplesse appréciable, notamment en boîte automatique. Il y a mieux dans la gamme, et quitte à acheter un X2, autant viser les étages supérieurs.
Diesel	sDrive 18d	150	6,2	Un modèle à 4 cylindres plein de couple, qui sera un très bon compagnon de route au quotidien, à condition de s'échapper des centres urbains que les diesels n'aiment pas (et les maires le leur rendent bien).
	sDrive 20d	190	6,5	Un bon choix, sur la même base mécanique que le diesel 150 ch (4 cylindres de 2 l). Livré d'office avec une boîte de vitesses automatique à 8 rapports. Existe en 4 roues motrices, comme l'ensemble de la gamme diesel.
	xDrive 25d	231	5,3*	Si vous tractez souvent, que vous vivez à la montagne ou que vous tenez à la performance, cette version diesel 4 roues motrices et BVA8 vous donnera toute satisfaction. Consommation un peu élevée et coût d'entretien supérieur. Rare en occasion.

* Chiffres constructeur.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 24 500 €⁽¹⁾

Diesel : à partir de 24 500 €⁽¹⁾

Hybride rechargeable :
à partir de 42 000 €⁽¹⁾

Génération : première

Commercialisation : 1^{er} mars 2018

Restylage : 1^{er} juillet 2020

Type de carrosserie : SUV/crossover

Nombre d'exemplaires
en circulation : 20 480

(1) Maximum 100 000 km.



NOTRE CHOIX BMW X2 sDrive 20i M Sport DKG7 de 2019

1^{er} prix prospecté : **34 000 €**
40 000 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	192 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	280 Nm à 1 350 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo
Cylindrée	1 998 cm ³
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique double embrayage / 7

Châssis

Diamètre de braquage	11,3 m
Pneumatiques	225/45 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,36/1,82/1,53/2,67 m
Poids/tractable freiné	1 547/1 800 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	28,9 s
0 à 100 km/h	8 s
90 à 130 km/h (en Drive)	6,8 s
Vitesse maxi	221 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/61 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	147/145 cm
Volume coffre	438 dm ³

LE BUDGET

Assurance ⁽¹⁾ : 959 €	Carte grise ⁽²⁾ : 330 €
----------------------------------	------------------------------------

Consommations

Moyenne	7,7 l/100 km
Ville/route/autoroute	8,7/7,4/7,1 l/100 km
Autonomie/réservoir	662 km/51 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV ⁽³⁾	764 €	Distribution	Chaîne
Amortisseurs AR ⁽³⁾	481 €	Embrayage	BVA
Disques AV ⁽³⁾	369 €	FAP	1 237 €
Disques AR ⁽³⁾	266 €	Pneus ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	546 €
Plaquettes AV ⁽⁴⁾	217 €	Feu AV ⁽⁶⁾	1 741 €
Plaquettes AR ⁽⁴⁾	146 €	Feu AR	474 €
Filtre à air	52 €	Bouclier AV	507 €
Filtre à huile	26 €	Bouclier AR	656 €

■ 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 53,30 € par cheval. (3) Le pneu. (4) Le jeu. (5) 92S/50 R 18 99U Pirelli Cinturato P7. (6) Full LED.

LE BILAN FIABILITÉ

La base mécanique est saine, éprouvée, et les avaries d'envergure sont très rares. Les défaillances d'origine électronique sont plus nombreuses, mais pas d'une fréquence élevée. L'achat d'un BMW X2, surtout suivi dans le réseau, semble promis à une bonne tranquillité d'usage.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

VANNE EGR

Sur les diesels, et plus particulièrement ceux qui roulent principalement en milieu urbain, la vanne de recirculation des gaz (EGR) peut s'encrasser. Le symptôme est simple : la voiture perd de sa puissance et le voyant antipollution s'allume au tableau de bord. Il est parfois possible de nettoyer la vanne, mais il peut falloir la remplacer.

VITRES ET RÉTROVISEURS EXTÉRIEURS ÉLECTRIQUES

Ils tombent en panne, tout simplement. C'est l'une des avaries les plus courantes sur le X2, que les concessionnaires connaissent bien. La réparation (remplacement du module qui gère ces fonctions) est généralement prise en garantie.

AUTRES DÉFAILLANCES

EMBRAYAGE

Sur les modèles équipés d'une boîte de vitesse mécanique (moteurs "18" essence et diesel uniquement), des vibrations importantes se font sentir dans la pédale d'embrayage. Quelques réglages peuvent améliorer la situation, mais pas l'éliminer.

DIRECTION

Des pertes d'assistance ont été répertoriées. Parfois, elles ne concernent qu'une seule plage de vitesse (points durs).

Il ne s'agit pas d'un problème mécanique mais électronique, qui se règle par une reprogrammation du boîtier qui gère l'assistance de direction.

BRUITS DE ROULEMENT

Il ne s'agit pas d'une panne, mais d'un fait inhérent au modèle : en fonction des revêtements, les vibrations et les bruits de roulement remontent largement dans l'habitacle. Des bruits parasites dans le mobilier sont parfois également signalés.

LES RAPPELS

MAJEURS

CHARNIÈRE DE CAPOT (NOVEMBRE 2018)

Sur les modèles construits avant l'été 2018, les charnières de capot ne sont potentiellement pas conformes aux normes du constructeur. Les concessionnaires doivent les contrôler et, si nécessaire, les remplacer. Une opération qui demande une immobilisation d'assez courte durée.

de sécurité avant pourrait ne pas jouer son rôle en cas d'accident (manque de retenue). En outre, des étincelles peuvent se former en cas de libération de pression à l'extérieur du tube qui serait endommagé par le gonfleur et pourraient être à l'origine d'un incendie. Les BMW Série 2 Active Tourer, Série 3, M3, i3, i4, X1, Mini Clubman et Countryman sont également concernées par cette action de rappel sur le marché français. L'opération après-vente consiste à remplacer les ceintures avant.

CEINTURES DE SÉCURITÉ (MARS 2022)

Le micro-générateur de gaz situé à l'intérieur de l'enrouleur des ceintures

MINEURS

FEUX ARRIÈRE (FÉVRIER 2019)

Sur les X2, comme sur les X1, les feux arrière sont en deux parties. Sur les exemplaires concernés d'une plage de production assez réduite (octobre 2018 à janvier 2019), les feux peuvent se détacher de la carrosserie. Ils doivent tout simplement être refixés ou remplacés si nécessaire par les concessionnaires.

le Digital Diesel Electronics (DDE) le remarque et le moteur passe en mode dégradé (-70 % de puissance). Un message "dysfonctionnement du moteur" s'affiche au tableau de bord. Le système doit être entièrement reprogrammé.

UNITÉ DE COMMANDE (MAI 2019)

Sur certains X2 fabriqués entre le 16 mai et le 7 juin 2018, le logiciel de capteur de vilebrequin peut présenter un défaut et ne pas traiter correctement les données provenant du transmetteur. Dans ce cas,

BATTERIE HAUTE TENSION (DÉCEMBRE 2020)

Sur les BMW X2 hybrides rechargeables fabriqués entre le 5 février et le 2 octobre 2020, il se peut qu'un court-circuit survienne au niveau de la batterie. Un problème de cordon de soudure pourrait générer une réaction en chaîne et une contamination des cellules, conduisant à un incendie.

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

LE PRIX DU NEUF

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

ALFA ROMEO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
TONALE			
1.5T Hybrid 130 ch Super	NC	NC	35 400
1.5T Hybrid 160 ch Ti	NC	NC	42 400
1.6T Diesel 150 ch Super	NC	NC	35 900
Surocit Sprint : Super + 2 500 €			
Surocit Ti : Sprint + 2 500 €			
Surocit Veloce : Ti + 2 500 €			
Surocit Edizione Speciale : Sprint + 1 100 €			

GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Super Auto.	11	2 205	47 400
2.0 Turbo 280 ch Veloce Q4 Auto.	NC	5 715	69 900
Quadrifoglio	41	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	330	55 900
Surocit Sprint : Super + 2 000 €			
Surocit Ti : Sprint + 2 400 €			
Surocit Veloce : Ti + 1 000 €			

STELVIO			
2.0T 200 ch Super Q4 Auto.	12	112 012	53 600
2.0T 280 ch Ti Q4 Auto.	17	11 488	69 900
Quadrifoglio	41	40 000	97 800
2.2 Diesel 160 ch Super Auto.	9	400	49 500
2.2 Diesel 190 ch Super Q4 Auto.	NC	1 504	63 700
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4 Auto.	12	1 504	59 500
Surocit Sprint : Super + 2 000 €			
Surocit Ti : Sprint + 2 400 €			
Surocit Veloce : Ti + 1 000 €			

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	40 000	148 940
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	187 513
Vantage F1 Roadster	NC	40 000	181 512
DB11 V8 Coupé	NC	40 000	195 529
DB11 V12 Coupé	53	40 000	216 000
DB11 Volante V8	NC	40 000	211 866
DBS Coupé	NC	40 000	303 529
DBS Volante	NC	40 000	320 067
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504



Audi

Premium Murat
105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16e
Tél : 01 47 31 35 30 - www.audi-paris16.com

Audi			
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	280	33 610
40 TFSI S line S tronic	11	898	35 320
Surocit Advanced 2 : Entry + 2 300 €			
Surocit S line : Advanced 2 + 3 000 €			
Surocit Design Line : S line + 1 000 €			

A1 ALLSTREET			
25 TFSI Design	5	75	26 180
30 TFSI Design	6	50	27 110
35 TFSI Design Low S tronic	8	650	36 110
Surocit Design Line : Design + 5 100 €			
Q2			
30 TFSI Design	6	100	31 560
35 TFSI Design	8	170	33 620
S22	19	10 980	55 540
30 TFSI Design	6	0	33 520
35 TFSI S line S tronic	8	0	41 680
Surocit S line : Design + 3 600 €			
Surocit Design Line : S line + 955 €			
Surocit S line Plus : Design Line + 1 500 €			

A3 SPORTBACK			
30 TFSI	8	0	29 370
30 TFSI Mid Hybrid S tronic	6	0	31 520
35 TFSI Design	8	150	32 910
35 TFSI Design S tronic	8	75	35 060
40 TFSI Mid Hybrid S line S tronic	10	2 205	44 050
S3	20	6 871	58 190
RS 3	28	21 966	69 990
40 TFSI e	8	1 000	39 670
45 TFSI e Competition	8	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	818	46 960
Surocit Design : "base" + 2 510 €			
Surocit S line : Design + 4 555 €			

A3 BERLINE			
TT			
40 TFSI S tronic	11	1 074	44 610
45 TFSI S tronic	14	2 370	50 050
TT S	19	10 488	66 830
RS	28	19 641	81 780
Surocit S line : "base" + 5 400 €			
Surocit Competition Plus : S line + 2 650 €			
Surocit Heritage : S line + 2 250 €			
TT ROADSTER			
Surocit : coupé + 3 000 €			

Q3			
35 TFSI	8	2 205	36 550
40 TFSI Design Line Quattro S tronic	10	4 818	52 110
RS	29	53 147	73 870
45 TFSI e	8	1 000	47 800
35 TDI	8	330	39 580
40 TDI S line Quattro S tronic	11	2 205	53 480
Surocit Design : "base" + 2 320 €			
Surocit Advanced : Design + 2 500 €			
Surocit S line : Design + 3 800 €			
Surocit Design Line : S line + 980 €			

Q3 SPORTBACK			
35 TFSI	8	983	39 565
RS	29	34 224	75 810
45 TFSI e	8	0	50 815
35 TDI	8	170	42 595
40 TDI S line Quattro S tronic	11	3 331	55 895
Surocit Design : "base" + 2 300 €			
Surocit Advanced : Design + 2 320 €			
Surocit S line : Design + 3 800 €			

Q4 E-TRON			
40	5	2 000	50 900
45 Executive Quattro	5	2 000	62 100
50 S line Quattro	5	0	68 300
Surocit Executive : "base" + 6 300 €			
Surocit S line : Executive + 3 200 €			
Surocit Design Line : S line + 2 700 €			

Q4 SPORTBACK E-TRON			
40	5	2 000	52 900
45 Executive Quattro	5	0	64 100
50 S line Quattro	5	0	70 300
Surocit Executive : "base" + 6 300 €			
Surocit S line : Executive + 3 200 €			
Surocit Design Line : S line + 2 700 €			

A4			
35 TFSI Mid Hybrid Design	8	210	38 480
40 TFSI Mid Hybrid Design S tronic	11	280	44 450
30 TDI Mid Hybrid S line S tronic	7	0	48 995
35 TDI Mid Hybrid Design S tronic	9	0	45 430
40 TDI Mid Hybrid S line S tronic	11	150	53 145
S4 TDI	23	9 371	77 320
Surocit S line : Design + 5 225 €			
Surocit S Edition : S line + 4 000 €			
Surocit S line : S line + 1 400 €			

A4 AVANT			
RS4	34	36 647	98 410
Surocit : berline + 1 700 €			

A4 ALLROAD			
45 TFSI 265 ch Mid Hybrid Design S tronic	16	5 404	54 350
50 TDI 204 ch Mid Hybrid Design S tronic	11	650	53 220
50 TDI 286 ch Mid Hybrid Aus Tiptronic	17	9 953	68 310
Surocit Aus : Design + 7 500 €			

A5 COUPÉ			
35 TFSI Mid Hybrid Design S tronic	8	310	47 670
40 TFSI Mid Hybrid Design S tronic	11	400	51 430
RS 5	34	29 070	100 540
35 TDI Mid Hybrid Design S tronic	9	0	49 920
40 TDI Mid Hybrid Design S tronic	11	190	52 890
SS TDI	23	9 703	82 650
Surocit S line : Design + 6 300 €			
Surocit S Edition : S line + 5 500 €			
Surocit S line : S line + 1 100 €			

A5 SPORTBACK			
35 TFSI Mid Hybrid Design S tronic	8	260	47 670
40 TFSI Mid Hybrid Design S tronic	11	400	51 430
RS 5	34	33 517	100 540
35 TDI Mid Hybrid Design S tronic	9	0	49 920
40 TDI Mid Hybrid Design S tronic	11	230	52 890
SS TDI	23	10 961	82 650
Surocit S line : Design + 6 300 €			
Surocit S Edition : S line + 5 500 €			
Surocit S line : S line + 1 100 €			

A5 CABRIOLET			
40 TFSI Mid Hybrid S line S tronic	11	2 205	63 130
45 TFSI Mid Hybrid S line Quattro S tronic	16	8 362	69 850
SS	24	22 321	88 050
35 TDI Mid Hybrid S line S tronic	9	400	61 620
40 TDI Mid Hybrid S line S tronic	11	1 172	64 590
40 TDI Mid Hybrid S line S tronic	11	1 172	64 590

Q5			
45 TFSI Design	16	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	918	54 510
40 TDI Design	11	1 331	57 500
S25 TDI	22	32 906	83 260
Surocit S line : Design + 4 900 €			
Surocit S line : S line + 4 000 €			

Q5 SPORTBACK			
45 TFSI S line	16	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	1 196	57 710
40 TDI Design	11	1 331	60 700
S25 TDI	22	32 906	85 960
Surocit S line : Design + 4 400 €			
Surocit S line : S line + 4 500 €			

A6			
45 TFSI S line	16	2 544	63 880
50 TFSI e S line Quattro	16	0	71 370
55 TFSI e Competition Quattro	12	0	75 710
35 TDI S line S tronic	9	280	57 860
40 TDI S line S tronic	11	280	61 510
40 TDI Quattro S line S tronic	14	4 552	68 950
50 TDI Quattro S line S tronic	17	10 39	72 290
SS TDI	23	11 850	88 540
Surocit Aus : S line + 500 €			
Surocit Aus Extended Aus + 11 100 €			

A6 AVANT			
RS 6	52	40 000	137 650
Surocit : berline + 2 600 €			

A6 ALLROAD			
40 TDI Aus	11	2 386	74 850
40 TFSI Mid Hybrid Design S tronic	14	2 915	79 390
50 TDI Aus	17	11 750	82 730
55 TDI Aus	23	11 104	87 720
Surocit Aus Extended : Aus + 10 300 €			

A7 SPORTBACK			
45 TFSI S line	16	2 370	75 580
RS 7	52	40 000	143 920
40 TDI S line	11	280	73 450
50 TDI S line Quattro	17	7 559	84 660
SS TDI	23	13 830	96 150
Surocit Aus : S line + 4 000 €			
Surocit Aus Extended : Aus + 10 000 €			

E-TRON GT			
Quattro	10	0	105 100
RS	10	0	145 690
Surocit Extended : Quattro + 20 500 €			
Surocit S Extended : RS + 15 500 €			

E-TRON			
50 S line	12	0	78 800
55 S line	12	0	91 100
S	19	0	96 600
Surocit Aus : S line + 3 200 €			
Surocit Aus Extended : Aus + 7 600 €			
Surocit S Extended : S + 13 000 €			

E-TRON SPORTBACK			
50 S line	12	0	81 400
55 S line	12	0	93 700
S	19	0	99 200
Surocit Aus : S line + 3 200 €			
Surocit Aus Extended : Aus + 7 600 €			
Surocit S Extended : S + 13 000 €			

Surocit Aus: S line + 3 200 €			
Surocit Aus Extended : Aus + 7 600 €			
Surocit S Extended : S + 13 000 €			
A8			
S8	NC	40 000	160 700
50 TDI	17	11 621	99 000
Surocit Aus: "base" + 12 600 €			
Surocit Aus Extended : Aus + 5 600 €			

118d	7	0	34 350
120d xDrive	10	190	42 850
Suzuki Edition Sport : "base" + 2 500 €			
Suzuki M Sport : Edition Sport + 2 300 €			
Suzuki Edition M Sport Pro : M Sport + 4 450 €			

SÉRIE 2 COUPÉ			
218i	8	650	39 550
220i	10	360	43 450
M240i	26	6 375	59 150
220d	10	0	46 350
Suzuki M Sport : "base" + 4 400 €			

SÉRIE 2 ACTIVE TOURER			
218i	7	310	34 650
220i	8	170	36 600
225e xDrive	7	1 000	45 300
230e xDrive	8	1 000	48 300
218d	8	0	36 850
Suzuki Luxury : "base" + 2 100 €			
Suzuki M Sport : Luxury + 2 050 €			

SÉRIE 2 GRAN COUPÉ			
218i	7	75	34 100
220i	9	260	39 700
M255i xDrive	19	2 544	56 550
216d	6	0	36 200
218d	8	0	37 000
220d	10	75	43 200
Suzuki M Sport : "base" + 4 800 €			

X1			
xDrive18i	7	400	39 900
xDrive20i	12	650	47 500
xDrive18d	8	75	42 500
xDrive22d	12	0	49 800
Suzuki d.Line : "base" + 2 450 €			
Suzuki M Sport : d.Line + 1 450 €			

X2			
xDrive18i Première	7	280	34 550
xDrive20i Première	11	540	41 100
M35i Auto.	9	4 279	58 700
xDrive25e Première	7	1 000	48 800
xDrive16d Première	6	125	39 400
xDrive18d Première	8	50	37 700
xDrive20d Première Auto.	10	330	45 050
Suzuki Lounge : Première + 5 050 €			
Suzuki M Sport : Lounge + 2 350 € à + 2 750 €			
Suzuki M Sport : X : M Sport + 0 €			

SÉRIE 3			
318i Lounge	8	540	42 600
320i Lounge xDrive	10	1 276	48 100
M340i xDrive	26	6 375	69 600
M3 Competition	41	14 000	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	330	56 350
M340d xDrive	22	2 176	71 950
Suzuki M Sport : Lounge + 3 650 € à + 3 550 €			

SÉRIE 3 TOURING			
Suzuki : Berlin + 2 200 €			

SÉRIE 4 COUPÉ			
420i	10	450	51 900
M440i xDrive	25	4 429	70 650
M4 Competition	41	14 000	107 650
M4 CSL	NC	NC	178 000
420d	10	0	54 450
430d xDrive	17	790	61 600
M440d xDrive	22	2 033	71 750
Suzuki M Sport : "base" + 2 400 €			

SÉRIE 4 GRAN COUPÉ			
420i	10	983	51 900
M440i xDrive	26	8 851	71 000
420d	10	0	54 450
430d xDrive	17	1 740	61 600
Suzuki M Sport : "base" + 2 750 €			

SÉRIE 4 CABRIOLET			
420i	10	1 172	58 400
M440i xDrive	26	8 025	71 150
M4 Competition xDrive	41	14 000	118 650
420d	10	550	60 950
430d	26	1 830	65 700
M440d xDrive	22	4 311	78 250
Suzuki M Sport : "base" + 2 400 €			

I4			
xDrive40	5	3 000	59 950
M50	11	0	73 750
Suzuki M Sport : "base" + 3 650 €			

Z4			
xDrive20i	11	2 370	48 250
xDrive30i	15	2 370	56 250
M40i	23	7 851	69 650
Suzuki 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
xDrive18d 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
Suzuki M Sport : xLine + 6 000 €			

UX3			
Inspiring	6	0	69 950
Suzuki Impressive : Inspiring + 3 100 €			
X4			
xDrive30i xLine	14	5 443	60 950
M40i	24	16 760	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
Suzuki M Sport : xLine + 5 800 €			

SÉRIE 5			
520i Lounge	10	310	54 100
M5i 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
540i xDrive Lounge	22	1 790	71 600
Suzuki Luxury : Lounge + 5 300 €			
Suzuki M Sport : Lounge + 5 100 €			

SÉRIE 5 TOURING			
Suzuki : Berlin + 2 600 €			

SÉRIE 6 GRAN TOURISMO			
620d Lounge xDrive	10	1 640	65 250
630d Lounge xDrive	17	3 529	73 500
Suzuki M Sport : Lounge + 5 650 €			
Suzuki 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
Suzuki M Sport : "base" + 7 350 €			
Suzuki 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			
Suzuki : coupé - 3 000 €			
Suzuki : coupé + 8 000 €			

SÉRIE 8 CABRIOLET			
Suzuki : 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	16	9 755	74 800
xDrive40d Lounge	22	12 212	79 800
Suzuki d.Line : Lounge + 6 400 €			
Suzuki M Sport : xLine + 1 050 €			

X6			
M50i	44	40 000	103 000
M Competition	56	40 000	150 700
xDrive30d Lounge	16	9 418	81 000
xDrive40d Lounge	22	11 986	86 200
Suzuki M Sport : Lounge + 6 050 €			

IX			
xDrive40	7	0	86 450
xDrive50i	10	0	107 950
M60i	10	0	136 500

NOUVEAU X7			
M60i	44	40 000	133 500
xDrive40d	22	336	101 900
Suzuki M Sport : "base" + 4 650 €			

CHEVROLET			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Corvette Stingray Coupé 2LT	NC	40 000	88 620
Corvette Stingray Cabriolet 2LT	NC	40 000	98 960

CITROËN			
---------	--	--	--

GARAGE DU CLOS			
----------------	--	--	--

91 LINAS	01 69 80 72 80
2 avenue Etienne Bugatti	

91 VILLEBON SUR YVETTE	01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle	

www.honda-monthly.com			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

AMI			
AMI	NC	900	6 990

Suzuki Orange/Khaki/Gray/Blue : AMI + 400 €			
Suzuki Pap : Orange/Khaki/Gray/Blue + 500 €			
Suzuki Vibe : Pap + 480 €			

C3			
1.2 PureTech 83 ch Feel	4	0	18 350
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6	0	20 800
1.5 BlueHD 100 ch Feel	5	0	21 150

Suzuki Feel : Feel - 2 400 €			
Suzuki Feel Pack : Feel + 800 €			
Suzuki C-Series : Feel Pack + 850 €			
Suzuki Shine : Feel Pack + 1 250 €			
Suzuki Elle : Feel Pack + 2 600 €			
Suzuki Shine Pack : Shine + 1 400 €			

C3 AIRCROSS			
1.2 PureTech 110 ch Feel	6	250	22 350
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	240	25 900
1.5 BlueHD 110 ch Feel Pack	6	0	24 950
1.5 BlueHD 120 Shine Auto.	6	100	29 100

Suzuki Feel Pack : Feel + 1 150 €			
Suzuki C-Series : Feel Pack + 1 200 €			
Suzuki Shine : Feel Pack + 1 750 €			
Suzuki Rip Curl : Shine + 1 300 €			
Suzuki 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 BlueHD 110 ch Live	6	0	26 150
1.5 BlueHD 130 ch Feel Pack Auto.	7	0	32 650
e-C4 136 ch Live	4	6 000	36 250

Suzuki Feel : Live + 2 000 €			
Suzuki Feel Pack : Feel + 1 500 €			
Suzuki C-Series : Feel Pack + 750 €			
Suzuki Shine : Feel Pack + 1 100 €			
Suzuki Shine Pack : Shine + 3 200 €			

C5 AIRCROSS			
1.2 PureTech 130 ch Live	7	310	28 850
Hybrid 225 ch Live	10	1 000	42 750
1.5 BlueHD 120 ch Live	7	75	31 600

Suzuki Feel Pack : Feel + 1 650 €			
Suzuki C-Series : Feel Pack + 500 €			
Suzuki Shine : Feel Pack + 4 950 €			
Suzuki Shine Pack : Shine + 1 450 €			

C5 X			
1.2 PureTech 130 Feel Auto.	7	230	33 900
1.6 PureTech 180 ch Shine Auto.	10	740	43 000
Hybrid 225 ch Feel Pack	10	1 000	45 950
Suzuki Feel Pack : Feel + 2 500 €			
Suzuki Shine : Feel Pack + 2 600 €			
Suzuki Shine Pack : Shine + 2 000 €			

BERLINGO TAILLE M			
e 136 ch Live	4	6 000	35 300
Suzuki Feel : Live + 1 500 €			
Suzuki Shine : Feel + 2 700 €			

CUPRA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

LEON			
1.5 eTS 150 V	8	230	38 990
2.0 TSI 245 ch VZ	14	2 544	43 000
2.0 TSI 300 ch VZ	19	4 543	44 400

e-Hybrid 204 ch V	8	1 000	43 700
e-Hybrid 245 ch VZ	8	1 000	45 700
Suzuki VZ Cap-VZ + 5 400 €			

DS 5			
1.6 PureTech 225 ch Performance Line +	13	1 504	50 700
E-Tense 260 ch Performance Line +	11	0	59 000
E-Tense 260 ch Performance Line + 4x4	11	0	68 500
Suzuki Rivolt + Performance Line + 2 900 € à + 4 000 €			

FERRARI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Roma	56	40 000	202 187
Portofino M	56	40 000	202 424
812 GTS	86	40 000	336 269
812 Competizione	NC	40 000	491 443
296 GTB	NC	898	272 114
SF90 Stradale	83	2 205	423 514
SF90 Spider	NC	2 544	465 714

FIAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
500			
1.0 70 ch BSG Cult	4	0	15 790
Suzuki Dolomite: Cult + 1 500 €			
Suzuki Hey Google: Dolomite + 1 500 €			
Suzuki Sport: Dolomite Plus + 2 000 €			
Suzuki Sport: Dolomite Plus + 0 €			

ABARTH 995			
995	9	1 279	22 990
995 Turismo	9	1 279	24 990
995 Competizione	10	1 629	27 990
500C (CABRIOLET)			
Suzuki: berline + 2 800 €			
ABARTH 995C			
Suzuki: berline + 3 000 €			

500 E			
23.8 kWh Action	3	6 000	24 900
42 kWh Icone	3	6 000	30 200
Suzuki Action Plus: Action + 1 500 €			
Suzuki RED: Action Plus + 1 500 €			
Suzuki Sport Plus: Icone + 2 000 €			
Suzuki La Prima: Icone Plus + 3 000 €			

500 E 3+1			
Suzuki: berline + 2 000 €			

500 E CABRIOLET			
Suzuki: berline + 3 400 €			
500L			
1.3 Multitop 95 ch Sport	5	50	23 290
Suzuki Hey Google: Sport + 0 €			
Suzuki RED: Sport + 0 €			

PANDA			
1.0 BSG 70 ch	4	0	11 990
Suzuki City Life: "base" + 1 500 €			
Suzuki Sport: City Life + 1 300 €			

PANDA CITY CROSS			
1.0 70 ch BSG	4	0	14 990
0.9 TwinAir 85 ch 4x4	5	1 629	20 190
Suzuki Plus: "base" + 1 100 €			

PANDA 4x4			
0.9 TwinAir 85 ch	5	1 629	17 590

500X			
1.0 T3 120 ch Cult	6	330	22 590
1.3 T4 150 ch Cross DCT	8	650	27 590
1.6 Multitop 130 ch Cross	7	170	29 090

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

TIPO BERLINE			
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5	0	16 490
1.3 Multitop 95 ch	5	0	18 990
1.6 Multitop 130 ch	7	0	22 990
Suzuki Life Plus: "base" + 2 000 €			
Suzuki Life Plus: Life + 2 000 €			

TIPO 5 PORTES			
Suzuki Tipo Berline + 1 500 €			
Suzuki Sport: Life Plus + 2 000 €			

TIPO CROSS			
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5	0	19 490
1.3 Multitop 95 ch	5	0	21 990
1.6 Multitop 130 ch	7	0	23 990
Suzuki Sport: "base" + 2 000 €			
Suzuki Plus: Pack + 2 000 €			

TIPO STATION WAGON			
Suzuki: 5 Portes + 1 500 €			

FORD

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FIESTA (3 & 5 PORTES)			
1.0 EcoFuel 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
Suzuki ST-Line X: ST-Line + 1 100 €			

FIESTA ACTIVE			
1.0 EcoFuel 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
Suzuki Active: Titanium + 1 000 €			

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

Suzuki Titanium X: Titanium + 2 000 €			
Suzuki ST-Line: Titanium X + 0 €			
Suzuki ST-Line X: ST-Line + 2 000 €			
Suzuki ST-Line X Gold Edition: ST-Line X + 2 900 €			
Suzuki ST-Line Vignale: ST-Line X + 2 400 €			
Suzuki ST Gold Edition: ST + 2 500 €			

FOCUS			
1.0 EcoFuel 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	8 671	38 550
1.5 EcoBoost 120 ch ST-Line X	NC	0	30 700
Suzuki Titanium Vignale: ST-Line X + 3 300 €			

FOCUS ACTIVE			
1.0 EcoFuel Hybrid 125 ch X Auto	NC	0	29 900
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	NC	0	33 100
1.5 EcoBoost 120 ch X Auto	NC	0	32 700
Suzuki Vignale: X + 2 000 €			

FOCUS SW (BREAK)			
Suzuki: berline + 1 200 €			
FOCUS SW ACTIVE			
Suzuki: berline + 1 200 €			

KUGA			
2.5 Duratec Hybrid 190 ch Titanium + Auto	8	0	40 650
2.5 Duratec Hybrid Rechargeable 225 ch Titanium 130	1	1 000	41 650
2.5 Duratec 190 ch Hybrid EcoFuel Titanium	8	0	38 950
Suzuki ST-Line: Titanium + 2 000 €			
Suzuki ST-Line X: ST-Line + 2 400 €			
Suzuki Vignale: ST-Line X + 2 600 €			

MONDEO			
Hybrid 187 ch ST-Line	9	100	41 000
Suzuki Vignale: ST-Line + 5 000 €			

MONDEO SW			
Suzuki: berline + 1 000 €			

S-MAX			
2.5 Duratec 190 ch Hybrid ST Line	8	2 746	48 590
Suzuki Vignale: S-Line + 6 700 €			

GALAXY			
2.5 Duratec 190 ch Hybrid Titanium Business	8	2 598	50 590

MUSTANG MACH-E			
Standard Range	9	2 000	56 400
Extended Range	12	0	64 300
GT	16	0	84 100

EXPLORER			
ST-Line	32	0	80 700
Suzuki Platinum: ST-Line + 2 000 €			

MUSTANG FASTBACK			
GT	36	24 400	54 200
Mach 1	35	31 200	64 200

MUSTANG CONVERTIBLE			
Suzuki: Fastback + 4 000 €			

TOURNEO COURIER			
1.5 TDD 100 ch Ambiente	5	260	16 120
Suzuki Trend: Ambiente + 510 €			
Suzuki Sport: Trend + 1 740 €			
Suzuki Titanium: Sport + 0 €			

TOURNEO CONNECT			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	2 726	21 740
1.5 EcoBoost 100 ch Ambiente	NC	NC	23 480
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	NC	NC	25 940
Suzuki Trend: Ambiente + 2 000 €			
Suzuki Titanium: Trend + 2 000 €			

TOURNEO CONNECT ACTIVE			
1.5 EcoBlue 100 ch	NC	NC	29 210
1.5 EcoBlue 120 ch	NC	NC	29 770

HONDA

GARAGE DU CLOS			
91 LINAS	01 69 80 72 80		
2 avenue Ettore Bugatti			

91 VILLEBON SUR YVETTE	01 69 31 55 00		
47 avenue du Général de Gaulle			

www.honda-monthly.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
E			
153 ch Advance 16"	4	6 000	40 460
Suzuki Advance 17": Advance 16" + 0 €			

JAZZ			
1.5 i-MMD Elegance	5	0	23 520
Suzuki Executive: Elegance + 1 700 €			
Suzuki Exclusive: Executive + 1 500 €			
Suzuki Style: Exclusive + 1 500 €			

JAZZ CROSSSTAR			
1.5 i-MMD Exclusive	5	0	28 790
Suzuki Exclusive B-Ton: Exclusive + 950 €			
Suzuki U.R.B.A.N.: Exclusive B-Ton + 50 €			

HR-V			
1.5 i-MMD Executive	6	0	32 210
Suzuki Advance: Executive + 2 500 €			
Suzuki Advance Style: Advance + 2 500 €			

NOUVELLE CIVIC			
E-HEV Executive	7	0	32 400
Suzuki Sport: Executive + 1 300 €			
Suzuki Executive: Sport + 3 400 €			

CR-V			
2.0 i-MMD Comfort	8	1 074	38 100
Suzuki Elegance: Comfort + 3 900 €			
Suzuki Exclusive: Elegance + 6 820 €			

HYUNDAI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
i10			
1.0 67 ch Eco Intiva	4	0	12 640
1.0 67 ch Intuitive BVR	4	0	15 700
1.2 84 ch N Line	4	0	17 750
1.0 T-GDI 100 ch N Line	5	0	18 550
Suzuki Intuitive: Intiva + 2 100 €			
Suzuki Creative: Intuitive + 1 600 €			

i20			
1.2 84 ch Intiva	4	0	17 100
1.0 T-GDI 100 ch Hybrid 48V Intuitive	5	0	20 600
N	11	1 901	28 400

Suzuki Intuitive: Intiva + 1 600 €			
Suzuki Creative: Intuitive + 2 300 €			
Suzuki N Line Michel Vaillant: Creative + 400 €			
Suzuki Executive: Creative + 3 000 €			

BAYON			
1.2 84 ch Intiva	4	0	18 150
1.0 T-GDI 100 ch Hybrid 48V Intiva	5	0	20 150
Suzuki Intuitive: Intiva + 2 450 €			
Suzuki Executive: Intuitive + 2 300 €			
Suzuki Executive: Creative + 3 000 €			

KONA			
1.0 T-GDI 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6	0	24 350
Hybrid Intiva	5	0	27 000
Electric 136 ch Intuitive	2	6 000	36 400
Electric 204 ch Intuitive	3	6 000	41 200

Suzuki Intuitive: Intiva + 1 450 €			
Suzuki Creative: Intuitive + 2 350 €			
Suzuki N Line Creative: Creative + 0 €			
Suzuki Executive: N Line Creative + 2 050 €			
Suzuki N Line Executive: Executive + 1 000 €			

i30			
1.0 T-GDI 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6	0	26 900
Suzuki N Line: Creative + 2 240 €			

i30 SW			
Suzuki: berline + 1 000 €			

i30 FASTBACK			
1.5 T-GDI 160 ch Hybrid 48V N Line DCT	8	260	34 240

IONIQ			
Hybrid Intuitive	5	0	28 450
Plug-in Intuitive	3	1 000	33 300
Electric Intuitive	1	6 000	35 600
Suzuki Creative: Intuitive + 4 200 €			
Suzuki Executive: Creative + 2 450 €			

</

Suzuki Trailhawk : Limited + 2 300 €			
Suzuki X : Trailhawk + 1 000 €			
WRANGLER UNLIMITED			
Axe Sahara	16	0	73 750
Suzuki Outlander : Sahara + 2 750 €			
Suzuki 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
Suzuki Active : Motion + 1 600 €			
Suzuki GT Line : Active + 1 800 €			
Suzuki GT Line Premium : GT Line + 1 500 €			
RIO			
1.2 84 ch Motion	4	50	15 590
1.0 T-GDI 100 ch Active	5	0	16 890
1.0 T-GDI 100 ch mEV GT Line	5	0	21 090
1.0 T-GDI 120 ch mEV GT Line	6	0	21 790
Suzuki Active : Motion + 1 800 €			
Suzuki 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 mEV Active	6	0	23 590
Suzuki Active : Motion + 1 800 €			
Suzuki GT Line : Active + 1 900 €			
Suzuki GT Line Premium : GT Line + 1 600 €			
E-SOUL			
136 ch Motion	1	6 000	39 990
204 ch Active	1	6 000	45 690
Suzuki Active : Motion + 2 700 €			
Suzuki Lounge : Active + 1 300 €			
CEED			
1.0 T-GDI 100 ch Motion	5	125	22 990
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	0	23 490
1.5 T-GDI 160 ch Active	8	75	26 590
1.6 CRD 136 ch mEV Motion	7	0	27 590
Suzuki Active : Motion + 2 100 €			
Suzuki GT Line : Active + 2 000 €			
Suzuki GT Line Premium : GT Line + 2 400 €			
CEED SW (BREAK)			
Hybride Rechargeable Motion	5	1 000	36 290
Suzuki : 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	125	29 790
GT DCT	12	1 386	36 990
Suzuki GT Line Premium : GT Line + 3 700 €			
NOUVEAU XCEED			
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	190	26 590
1.5 T-GDI 160 ch Active	8	540	30 190
Hybride Rechargeable Motion	5	1 000	36 990
1.6 CRD 136 ch mEV Motion	7	100	30 590
Suzuki Active : Motion + 2 600 €			
Suzuki GT Line Premium : Active + 2 800 €			
Suzuki Lounge : Active + 1 900 €			
NIRO			
Hybride Motion	5	0	31 790
Hybride Rechargeable Motion	5	1 000	37 990
EV Motion	NC	6 000	41 990
Suzuki Active : Motion + 2 000 € à + 2 200 €			
Suzuki Premium : Active + 1 600 € à + 2 600 €			
SPORTAGE			
1.6 T-GDI 150 ch mEV Motion	8	818	29 990
1.6 T-GDI 230 ch Hybride Active	10	0	34 490
1.6 T-GDI 265 ch Hybride Rechargeable Active	10	1 000	43 290
1.6 CRD 136 ch mEV Motion DCT	7	125	33 290
Suzuki Active : Motion + 3 200 €			
Suzuki Design : Active + 2 800 €			
Suzuki GT Line Premium : Design + 4 200 €			
S'UV			
170 ch Air Active	3	2 000	47 990
229 ch Air Active	4	2 000	51 990
325 ch Air Active	6	2 000	55 990
GT	11	0	67 690
Suzuki Air Design : Air Active + 3 800 €			
Suzuki GT-line : Air Design + 4 000 €			
SORENTO			
Eco plug-in Motion	10	700	43 990
Suzuki Active : Motion + 4 000 €			
Suzuki Design : Active + 4 000 €			
Suzuki Premium : Design + 4 000 €			

STINGER			
GT	25	51 695	64 390
LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracan EVO RWD	59	40 000	191 873
Huracan EVO	59	40 000	221 382
Huracan STO	NC	40 000	299 294
Huracan EVO RWD Spyder	NC	40 000	211 006
Huracan EVO Spyder	59	40 000	243 466
Urus	59	40 000	226 711
LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
RANGE ROVER EVOQUE			
P200 PureFuel S R-Dynamic AWD Auto.	11	3 920	62 410
P200e S R-Dynamic	11	0	56 520
D200 S R-Dynamic AWD Auto.	11	5 946	58 410
Suzuki Brimor Collection : S R-Dynamic + 2 840 €			
Suzuki SE : S R-Dynamic + 2 630 €			
Suzuki SE R-Dynamic : SE + 2 575 €			
Suzuki HSE R-Dynamic : SE + 7 300 €			
Suzuki Autobiography R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 7 775 €			
DISCOVERY SPORT			
P200 Flex Fuel S R-Dynamic AWD Auto.	11	1 780	56 450
D200 S R-Dynamic	11	0	61 700
P300 S R-Dynamic AWD Auto.	11	7 975	58 320
Suzuki SE : S R-Dynamic + 1 615 €			
Suzuki SE R-Dynamic : SE + 2 670 €			
Suzuki HSE R-Dynamic : SE + 7 400 €			
DISCOVERY			
P360 HSE R-Dynamic	24	40 000	93 400
D300 HSE R-Dynamic	19	40 000	93 400
Suzuki Neopartition Edition R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 5 100 €			
RANGE ROVER VELAR			
P400 SE	19	0	82 300
D200 SE R-Dynamic	11	5 600	77 700
D300 SE R-Dynamic	19	17 322	85 900
Suzuki SE R-Dynamic : S + 3 600 €			
Suzuki SE R-Dynamic : SE + 2 670 €			
Suzuki HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 7 100 €			
Suzuki Velar Edition R-Dynamic : SE R-Dynamic + 6 800 €			
DEFENDER 90			
P400 SE	28	40 000	80 500
P525 X-Dynamic	43	40 000	136 000
D200 SE	11	34 250	68 500
D250 SE	14	36 500	73 000
D300 SE	19	38 650	77 300
Suzuki SE X-Dynamic : SE + 4 200 €			
Suzuki HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 400 €			
Suzuki XX X-Dynamic : SE X-Dynamic + 21 300 €			
Suzuki XS Edition : SE + 7 300 €			
Suzuki P525 Cayman X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 500 €			
DEFENDER 110			
P400 SE	28	NC	88 600
P525 X-Dynamic	43	NC	140 000
P400e	19	NC	78 700
D250 SE	14	NC	79 800
D300 SE	19	NC	83 300
Suzuki S : "base" + 4600 €			
Suzuki S : SE + 5 000 €			
Suzuki X-Dynamic : SE + 4 000 €			
Suzuki XS Edition : SE + 5 400 €			
Suzuki HSE X-Dynamic : SE + 10 500 €			
Suzuki XX X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 19 000 €			
NOUVEAU RANGE ROVER SPORT			
P530 First Edition Dynamic	44	NC	144 200
P440e S	28	NC	101 500
S100e Autobiography Dynamic	28	NC	140 100
D250 SE	14	NC	94 200
S100e Autobiography Dynamic	23	NC	128 600
Suzuki SE : S + 6 500 €			
Suzuki SE Dynamic : SE + 3 300 €			
Suzuki HSE Dynamic : SE + 12 100 €			
Suzuki First Edition Dynamic : Autobiography Dynamic + 3 800 €			
RANGE ROVER			
P330 HSE	44	40 000	156 600
P440e SE	28	0	139 400
P510e HSE	28	0	156 300
D250 SE	14	26 691	127 400
D250 HSE	23	24 500	146 800
Suzuki HSE : SE + 8 300 €			
Suzuki Autobiography : HSE + 16 900 €			
Suzuki 1st Edition : Autobiography + 8 900 €			
Suzuki SV : Autobiography + 31 400 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	8	0	40 990
300h Pack	4	2 000	49 990
Suzuki Pack "base" + 2 300 €			
Suzuki F Sport Design : Pack + 1 500 €			
Suzuki Luxe : F Sport Design + 2 700 €			
Suzuki Executive : Luxe + 10 600 €			
Suzuki F-Sport Executive : Executive + 2 400 €			
RC			
F	37	40 000	91 990
Suzuki Track Edition : F + 30 000 €			
NX			
350h Pack	10	710	53 490
450h + Luxe 4WD	10	0	66 490
Suzuki Luxe : Pack + 6 000 €			
Suzuki Executive : Luxe + 8 500 € à + 11 000 €			
Suzuki F Sport Executive : Executive + 2 000 €			
ES			
300h	9	0	54 790
Suzuki Luxe : "base" + 6 000 €			
Suzuki F-Sport Executive : Luxe + 5 500 €			
Suzuki Executive : F-Sport Executive + 1 000 €			
RX			
450h Pack	15	8 105	70 390
Suzuki Luxe : Pack + 6 500 €			
Suzuki F-Sport : Luxe + 6 000 €			
Suzuki F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €			
Suzuki Executive : F-Sport Executive + 2 000 €			
RX L			
Suzuki : RX + 3 200 €			
LS			
500h	19	12 174	102 990
Suzuki Executive + "base" + 34 000 €			
Suzuki Executive Innovation : Executive + 6 000 €			
LC			
500 Sport+	35	40 000	133 690
500h Executive	19	10 903	123 690
Suzuki Sport + Executive + 10 000 €			
Suzuki L'okaido Edition : Sport + 3 000 €			
LC CABRIOULET			
500 Sport+	35	40 000	139 690
Suzuki L'okaido Edition : Sport + 3 000 €			
LYNK & CO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
01			
"base"	NC	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
Suzuki Pinnacale : GT + 20 276 €			
GHIBLI			
Modena	23	40 000	93 700
Modena S Q4	32	40 000	112 050
Trofeo	51	40 000	140 350
GT Hybrid	21	NC	81 550
LEVANTE			
Modena	25	40 000	102 700
Modena S	32	40 000	115 650
Trofeo	51	40 000	161 200
GT Hybrid	21	NC	87 650
QUATTROPORTE			
Modena Q4	32	40 000	136 850
Trofeo	51	40 000	174 700
GT Hybrid	23	40 000	108 650
MC20			
630 ch	NC	40 000	221 000
MC20 CIELO			
630 ch	NC	NC	265 400
MAZDA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
2			
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	4	0	19 700
1.5 SkyActiv-G 90 ch Selection Auto.	NC	0	24 450
1.5 SkyActiv-G 115 ch Selection	6	0	23 900
Suzuki Humura : Éléance + 1 800 €			
Suzuki Selection : Éléance + 2 750 €			
Suzuki Exclusive Edition : Selection + 1 450 €			

2 HYBRID			
Pure	5	0	22 500
Suzuki Agile : Pure + 2 100 €			
Suzuki Select : Agile + 2 900 €			
MAZDA3 (3 PORTES)			
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	0	26 500
2.0 SkyActiv-X M Hyb. 186 ch Humura	10	0	31 700
Suzuki Style : "base" + 2 700 €			
Suzuki Humura : Style + 200 €			
Suzuki Sportline : Style + 1 250 €			
Suzuki Exclusive : Sportline + 2 300 €			
MAZDA3 BERLINE			
Suzuki : 3 portes + 0 €			
CX-30			
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	190	28 800
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 186 ch Humura	NC	0	34 550
Suzuki Style : "base" + 2 800 €			
Suzuki Humura : Style + 550 €			
Suzuki Sportline : Style + 1 550 €			
Suzuki Exclusive : Sportline + 2 300 €			
MX-30			
e-SkyActiv EV 145 ch Prime-Line	NC	6 000	45 450
2.0 SkyActiv : "base" + 1 000 €			
Suzuki Makoé : Exclusive-Line + 2 000 €			
MX-5			
1.5 SkyActiv-G 122 ch Éléance	7	360	30 850
2.0 SkyActiv-G 184 ch Selection	10	1 504	37 350
Suzuki Éléance : Éléance + 2 100 €			
Suzuki Selection : Dynamique + 1 700 €			
MX-5 RF			
Suzuki : MX-5 + 2 500 €			
CX-5			
2.0 SkyActiv-G 165 ch Éléance	9	1 386	33 600
2.5 SkyActiv-G 184 ch Humura	11	4 816	44 200
2.2 SkyActiv-D 184 ch Dynamique	8	740	38 000
2.2 SkyActiv-D 184 ch Selection	10	740	41 900

GLA SHOOTING BRAKE				
Suzuki Coupé + 700 €				
GLA				
200 Progressive Line 76-DCT	9	€ 818	42 300	
250 AMG Line 4Matic 86-DCT	13	€ 4 816	51 400	
35 AMG	19	€ 6 501	67 700	
45 AMG S	31	€ 9 056	75 700	
250 e Progressive Line	8	€ 1 000	50 600	
200 e Progressive Line 86-DCT	8	€ 260	43 200	
220 d AMG Line 4Matic 86-DCT	10	€ 540	51 400	
Suzuki AMG Line: Progressive Line + 1 500 €				
EQ4				
250 Progressive Line	NC	€ 2 000	47 900	
350 AMG Line 4Matic	NC	€ 2 000	56 200	
Suzuki AMG Line: Progressive Line + 2 000 €				
GLB				
200 Progressive Line	9	€ 1 629	45 750	
250 AMG Line 4Matic	13	€ 3 375	55 150	
35 AMG 4Matic	20	€ 18 905	67 700	
200 e Progressive Line	8	€ 400	46 650	
220 d AMG Line 4Matic	10	€ 983	55 150	
Suzuki AMG Line: Progressive Line + 1 500 €				
EQB				
250 Progressive Line	NC	€ 2 000	54 700	
350 AMG Line 4Matic	10	€ 0	64 650	
Suzuki AMG Line: Progressive Line + 2 000 €				
CLASSE C				
200 Avantgarde Line	11	€ 400	50 200	
300 e Avantgarde Line	11	€ 0	59 150	
220 d Avantgarde Line	9	€ 0	49 400	
220 d Avantgarde Line	11	€ 0	53 600	
Suzuki AMG Line: Avantgarde Line + 2 950 €				
CLASSE C BREAK				
Suzuki berlina + 1 500 €				
CLASSE C COUPE				
200	10	€ 1 761	51 600	
43 AMG 4Matic	29	€ 35 324	77 300	
63 AMG S	42	€ 40 000	113 100	
220 d	10	€ 100	55 100	
Suzuki coupé + 7 500 €				
CLASSE C CABRIOLET				
GLC				
43 AMG 4Matic	25	€ 40 000	71 000	
63 AMG S 4Matic+	42	€ 40 000	108 200	
300 e Avantgarde Line 4Matic	10	€ 0	65 650	
220 d e Avantgarde Line	9	€ 1 074	65 450	
220 d e Avantgarde Line 4Matic	11	€ 1 626	69 300	
300 e Avantgarde Line 4Matic	14	€ 3 902	81 800	
400 d e Avantgarde Line 4Matic	22	€ 10 253	69 700	
300 d e Avantgarde Line 4Matic	10	€ 0	67 700	
Suzuki AMG Line: Avantgarde Line + 2 000 €				
GLC COUPE				
43 AMG 4Matic	25	€ 40 000	74 600	
63 AMG S 4Matic+	42	€ 40 000	111 800	
300 e AMG Line 4Matic	10	€ 0	71 750	
220 d AMG Line 4Matic	11	€ 1 622	65 400	
300 d AMG Line 4Matic	14	€ 4 302	67 900	
400 d AMG Line 4Matic	22	€ 10 121	75 800	
300 d AMG Line 4Matic	10	€ 0	73 600	
EQC				
400 AMG Line 4Matic	8	€ 0	82 650	
CLASSE E				
63 AMG 4Matic+	32	€ 36 674	89 300	
83 AMG 4Matic+	55	€ 40 000	137 450	
300 e Avantgarde Line	12	€ 0	66 250	
220 d e Avantgarde Line	11	€ 2 916	57 800	
400 d e Avantgarde Line 4Matic	21	€ 16 081	75 800	
300 d e Avantgarde Line	11	€ 0	68 050	
Suzuki AMG Line: Avantgarde Line + 3 250 €				
CLASSE E BREAK				
Suzuki berlina + 2 200 €				
CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d	11	€ 8 025	66 500	
CLASSE E COUPE				
300 AMG Line	15	€ 10 980	71 200	
53 AMG 4Matic+	32	€ 34 847	96 500	
220 d AMG Line	11	€ 2 544	67 300	
400 d AMG Line 4Matic	21	€ 16 531	83 000	
CLASSE E CABRIOLET				
Suzuki coupé + 5 900 €				
EQE				
350 e Electric Art	NC	€ 0	79 300	
43 AMG 4Matic	NC	€ 0	118 100	
Suzuki AMG Line: Electric Art + 3 850 €				

CLS				
53 AMG 4Matic+	32	€ 27 199	104 550	
220 d	11	€ 400	77 500	
400 d	21	€ 7 065	97 350	
GLE				
450 Avantgarde Line	25	€ 25 371	80 500	
53 AMG 4Matic+	33	€ 40 000	96 650	
63 S AMG 4Matic+	55	€ 40 000	150 200	
350 e Avantgarde Line	12	€ 0	85 650	
400 e Avantgarde Line	15	€ 7 005	76 950	
400 d e Avantgarde Line	22	€ 16 288	79 550	
350 e Avantgarde Line	11	€ 0	86 250	
Suzuki AMG Line: Avantgarde Line + 4 300 €				
GLE COUPE				
53 AMG 4Matic+	33	€ 40 000	114 750	
63 AMG S 4Matic+	55	€ 40 000	165 500	
350 e	12	€ 0	98 800	
400 d	22	€ 19 981	84 100	
350 d	NC	€ 0	99 400	
CLASSE S				
580 Maybach 4Matic	NC	€ 40 000	194 700	
680 Maybach 4Matic	NC	€ 40 000	240 700	
580 e Executive	NC	€ 0	132 800	
3500 Executive	17	€ 5 984	103 850	
4000 Executive 4Matic	21	€ 8 315	111 050	
Suzuki AMG Line: Executive + 7 050 € à + 7 350 €				
EGS				
450 e AMG Line	8	€ 0	128 850	
580 AMG Line 4Matic	10	€ 0	159 900	
AMG S 4Matic+	15	€ 0	162 850	
GLS				
580 Executive	39	€ 40 000	129 000	
63 AMG 4Matic+	55	€ 40 000	166 850	
600 Maybach	NC	€ 40 000	181 800	
400 d Executive	22	€ 33 297	103 100	
Suzuki AMG Line: Executive + 5 000 €				
AMG GT COUPE 4 P.				
43 AMG+	26	€ 27 749	120 800	
63 AMG	33	€ 27 799	137 950	
63 S E-Performance	NC	€ 7 462	211 400	
AMG SL				
43	NC	€ 19 741	138 700	
63 AMG+	NC	€ 40 000	190 750	
CLASSE G				
500 Executive Line Auto.	31	€ 40 000	116 350	
63 AMG 4Matic+	52	€ 40 000	167 100	
Suzuki AMG Line: Executive Line + 4 550 €				
CLASSE T				
180 Style	7	NC	29 712	
160 d Style	4	NC	30 512	
180 d Style	5	NC	31 812	
Suzuki Progressive: Style + 2 600 €				
MG				
TYPE				
ZS				
Autonomie Standard Comfort	NC	€ 6 000	30 990	
Autonomie Extended Comfort	NC	€ 6 000	34 990	
Suzuki Line: Comfort + 2 000 €				
EHS				
Hybride Rechargeable 258 ch Comfort	NC	€ 1 000	33 700	
Suzuki Line: Comfort + 2 500 €				
MARVEL R				
132 kW Comfort	NC	€ 6 000	39 990	
212 kW Performance 4WD	NC	€ 2 000	48 890	
Suzuki Line: Comfort + 2 500 €				
MINI				
TYPE				
HATCH 3 PORTES				
Cooper	7	€ 0	24 900	
Cooper S	9	€ 210	29 500	
John Cooper Works	13	€ 154	35 800	
Electric Essential	5	€ 6 000	33 900	
HATCH 5 PORTES				
Suzuki: 3 portes + 900 €				
CABRIO				
Cooper	7	€ 190	29 300	
Cooper S	9	€ 818	33 900	
John Cooper Works	13	€ 2 370	40 200	
CLUBMAN				
One	6	€ 210	27 400	
Cooper	7	€ 230	29 400	
Cooper S	11	€ 1 172	33 700	
John Cooper Works	20	€ 3 784	46 500	
One D	6	€ 0	30 400	

Cooper D	8	NC	32 400
Cooper SD A14	NC	NC	39 900
COUNTRYMAN			
One	5	310	28 900
Cooper	7	360	30 900
Cooper S	11	1 074	35 600
John Cooper Works	19	5 105	48 400
Cooper SE e-A14	6	1 000	42 100
One D	6	50	31 900
Cooper D	8	0	33 900
Cooper SD A14	NC	NC	41 800
MITSUBISHI			
TYPE			
CV B/M* PRIX			
SPACE STAR			
1.2 MIVEC 71 ch Inform	4	0	13 890
Suzuki Red Line Edition : Infilte + 1 100 €			
Suzuki Intense : Red Line Edition + 1 200 €			
ECLIPSE CROSS			
Twin Motor Infilte AWD	5	1 000	40 990
Suzuki Intense : Infilte + 2 500 €			
Suzuki Intense Edition : Intense + 1 500 €			
Suzuki Intense Style : Intense + 1 500 €			
Suzuki Intense Design : Intense + 2 000 €			
Suzuki Infilte : Infilte + 4 500 €			
NISSAN			
AUTOJ.M.FR			
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE			
Jusqu'à -40%			
03 81 36 30 30 www.autoj.m.fr			
TYPE			
CV B/M* PRIX			
MICRA			
1.0 IG-T 92 ch Acenta	5	0	20 090
Suzuki Enigma : Acenta + 1 050 €			
Suzuki Niro : Acenta + 1 050 €			
Suzuki Made in France : Acenta + 1 200 €			
Suzuki N-Sport : Acenta + 2 300 €			
Suzuki Tekra : N-Sport + 0 €			
JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Vela	6	190	22 190
Hybrid 145 ch e-Nectra	5	NC	31 450
Suzuki Acenta : Vela + 2 000 €			
Suzuki N-Connecta : Acenta + 2 000 €			
Suzuki Tekra : N-Connecta + 2 000 €			
Suzuki N-Design : Tekra + 650 €			
Suzuki Première Edition : N-Design + 800 €			
LEAF			
150 ch Acenta	6	6 000	35 150
217 ch N-Connecta	6	6 000	41 550
Suzuki N-Connecta : Acenta + 3 000 €			
Suzuki Tekra : N-Connecta + 2 150 €			
QASHQAI			
1.3 MHD-Hybrid 140 ch Vela	7	400	31 300
1.3 MHD-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	360	36 900
e-Power 150 ch Acenta	8	0	38 200
Suzuki Acenta : Vela + 2 500 €			
Suzuki N-Connecta : Acenta + 2 000 €			
Suzuki Tekra : N-Connecta + 2 800 €			
Suzuki Tekra : Tekra + 3 000 €			
ARIYA			
218 ch Advance 63 kWh	3	2 000	47 300
242 ch Advance 87 kWh	3	2 000	54 400
306 ch Advance 87 kWh e-force	3	0	57 400
Suzuki Exilte : Advance + 4 000 €			
TOWNSTAR COMBI			
1.3 Tce 130 ch Acenta	7	5 404	28 380
Suzuki N-Connecta : Acenta + 2 700 €			
Suzuki Tekra : N-Connecta + 3 000 €			
OPEL			
TYPE			
CV B/M* PRIX			
CORSA			
1.2 TS ch Edition	4	0	18 450
1.2 Turbo 100 ch Edition	5	0	20 800
1.2 Turbo 130 ch GS Line Auto.	7	0	25 950
1.5 Diesel 100 ch Edition	5	0	23 650
e Edition	1	6	34 400
Suzuki GS Line : Edition + 1 600 €			
Suzuki A10ème Anniversary : GS Line + 1 350 €			

308 SW				
Suzuki: berline + 1 000 €				
3008				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	310	33 520	
Hybrid 225 ch Active Pack	10	1 000	46 400	
Hybrid4 300 ch Allure Pack	11	0	53 600	
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	100	36 300	
Suzuki Allure: Active Pack + 2 400 €				
Suzuki Allure: Active Pack + 400 €				
Suzuki Roadtrip: Allure Pack + 750 €				
Suzuki GT: Allure Pack + 1 900 €				
Suzuki GT Pack: GT + 2 000 €				

500B				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	400	35 620	
1.5 PureTech 180 ch GT Auto	10	1 901	45 580	
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	170	38 600	
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto	9	1 386	45 950	
Suzuki Style: Active Pack + 900 €				
Suzuki Allure: Active Pack + 2 700 €				
Suzuki Allure Pack: Allure + 600 €				
Suzuki Roadtrip: Allure Pack + 650 €				
Suzuki GT: Allure Pack + 2 000 €				
Suzuki GT Pack: GT + 2 000 €				

508				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack Auto	7	125	38 100	
Hybrid 225 ch Active Pack	10	1 000	46 100	
Peugeot Sport Engineering	11	0	88 500	
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto	6	0	40 100	
Suzuki Allure Pack: Active Pack + 2 900 € + 3 200 €				
Suzuki GT: Allure Pack + 1 500 €				
Suzuki GT Pack: GT + 3 300 € + 4 300 €				

508 SW				
Suzuki: berline + 1 300 €				
RIFTER				
e 136 ch Active Pack	4	6 000	36 400	
Suzuki Allure Pack: Active Pack + 3 100 €				
Suzuki GT: Allure Pack + 1 350 €				

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	18 905	59 692
T	19	19 641	66 829
S	24	33 147	72 862
GT5 4.0	30	40 000	86 915
GTS 4.0	32	40 000	103 267
GTS RS	NC	40 000	144 485
718 BOXSTER			
2.0	19	18 905	61 731
T	19	19 641	70 768
S	24	34 224	74 902
GT5 4.0	30	40 000	88 955
Spyder	32	40 000	100 431
Edition 25 ans	28	40 000	98 326

911 COUPÉ (TYPE 992)			
Camera	27	40 000	113 396
Camera S	34	40 000	128 986
Camera GTS	37	40 000	142 219
Sport Classic	47	NC	180 608
Turbo	51	40 000	197 498
Turbo S	61	40 000	230 362
GT3	41	40 000	178 595

911 TARGA (TYPE 992)			
4	27	40 000	135 708
4S	34	40 000	161 306
GTS	37	40 000	169 638

911 CABRIOLET (TYPE 992)			
Camera	27	40 000	127 788
Camera S	34	40 000	143 398
GTS	37	40 000	161 618
Turbo	51	40 000	211 168
Turbo S	61	40 000	244 042

TAYCAN			
Population	9	0	89 357
4S	8	0	104 414
GTS	NC	0	135 659
Turbo	10	0	156 334
Turbo S	10	0	189 934

TAYCAN SPORT TURISMO			
Suzuki: berline + 900 €			

TAYCAN CROSS TURISMO			
Suzuki: berline + 5 400 €			

PANAMERA			
2.9	21	40 000	97 797
4S	NC	40 000	122 996

GTS	37	40 000	145 406
Turbo S	58	40 000	197 154
4 E-Hybrid	21	0	117 477
4 E-Hybrid	33	0	134 996
Turbo S E-Hybrid	49	0	197 154
Suzuki Platinum Edition: 2.9 + 17 518 € / 4 E-Hybrid + 10 965 €			

PANAMERA SPORT TURISMO			
Suzuki: berline + 2 880 € + 13 320 €			

MACAN			
2.0	16	32 316	66 249
T	16	NC	71 440
S	26	36 798	75 437
GTS	33	40 000	92 190

CAYENNE			
3.0	24	40 000	83 210
S	34	40 000	101 657
GTS	35	40 000	120 377
Turbo	47	40 000	151 716
E-Hybrid	21	0	98 330
Turbo S E-Hybrid	42	0	189 916
Suzuki Platinum Edition: 3.0 + 10 432 €/S + 9 228 €/E-Hybrid + 5 917 €			

CAYENNE COUPÉ			
3.0	23	40 000	90 290
S	33	40 000	107 177
GTS	35	40 000	124 337
Turbo	46	40 000	156 756
Turbo GT	59	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	3	0	15 750
E-Tech Automatique	4	0	16 500
Suzuki Equilibre: Authentique + 1 300 €			
Suzuki Techno: Equilibre + 1 400 €			
Suzuki Urban Night: Equilibre + 2 300 € / Techno + 900 €			

ZOE			
R110 Equilibre	4	6 000	33 700
R135 Techno	4	6 000	36 900
Suzuki Techno: Equilibre + 1 200 €			

CLIO V			
1.0 SCe 65 ch Authentique	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 Hybrid 145 ch Equilibre	6	0	22 350
1.0 TCe 100 GPL Evolution	6	0	21 750
1.5 Blue dC 100 ch Evolution	6	0	23 000
Suzuki Techno: Authentique + 2 900 €			
Suzuki Techno: Evolution + 1 150 €			
Suzuki R.S. Line: Techno + 1 650 €			
Suzuki E-Tech Engineering: Techno + 2 400 €			

CAPTUR			
1.0 TCe 90 ch Equilibre	5	150	23 400
1.3 Mild Hybrid 140 ch Techno	7	100	28 000
1.3 Mild Hybrid 160 ch Techno EDC	8	125	30 500
1.0 TCe 100 ch GPL Evolution	5	0	25 250
E-Tech 145 ch Equilibre	5	0	29 500
E-Tech Hybrid Rechargeable 160 ch Techno	5	1 000	36 950
Suzuki Techno: Equilibre + 1 350 €			
Suzuki Techno: Evolution + 1 700 €			
Suzuki Rive Gauche: Techno + 900 €			
Suzuki R.S. Line: Techno + 2 000 €			
Suzuki E-Tech Engineering: Techno + 2 550 €			
Suzuki Iconic: R.S. Line + 1 500 €			

MEGANE			
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	125	28 800
1.3 TCe 160 ch R.S. EDC	8	190	35 050
R.S. EDC	19	0 1212	44 650
E-Tech Hybrid rechargeable 160 ch Evolution	5	1 000	38 750
1.5 Blue dC 115 ch Evolution	6	0	30 800
Suzuki Techno: Evolution + 1 950 €			
Suzuki RS Trophy: R.S. + 5 000 €			

MEGANE ESTATE			
Suzuki: berline + 1 000 €			

MEGANE E-TECH			
EV40 130 ch Standard Charge Equilibre	4	6 000	35 200
EV40 130 ch Boost Charge Equilibre	4	6 000	37 200
EV40 130 ch Super Charge Equilibre	4	6 000	41 200
EV40 130 ch Optimum Charge Evolution	4	6 000	42 200
EV60 220 ch Super Charge Equilibre	4	6 000	40 700
EV60 220 ch Optimum Charge Equilibre	4	6 000	41 700

Suzuki Techno: Evolution + 3 000 €			
Suzuki Iconic: Techno + 2 700 €			

SCENIC			
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	400	33 200
1.3 TCe 160 ch Executive EDC	8	898	41 400
Suzuki Techno: Evolution + 1 400 €			

GRAND SCENIC			
Suzuki: Solistic + 2 800 €			

KADJAR			
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	330	32 400
1.5 Blue dC 115 ch Evolution EDC	6	190	36 000

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
Suzuki Evolution: Equilibre + 700 €			
Suzuki Techno: Evolution + 1 550 €			
Suzuki R.S. Line: Techno + 2 750 €			
Suzuki E-Tech Engineering: Techno + 3 250 €			
Suzuki R.S. Line Fast Track: Techno + 3 580 €			

TALISMAN			
1.3 TCe 160 ch Intense EDC	8	240	41 200
2.0 Blue dC 160 ch Intense EDC	8	818	42 700
2.0 Blue dC 190 ch Intense EDC	10	1 172	51 500
Suzuki Intense: Intense + 6 300 €			

TALISMAN ESTATE			
Suzuki: berline + 1 400 €			

KOLEOS			
1.3 TCe 160 ch Evolution EDC	8	1 276	43 700
2.0 Blue dC 185 ch Intense Pack: Tronic 4x4	10	6 724	51 900
Suzuki Intense: Evolution + 3 900 €			

ESPACE			
2.0 Blue dC 160 ch Evolution	8	3 231	50 900
2.0 Blue dC 190 ch Evolution	10	3 784	53 200
Suzuki Intense: Evolution + 8 700 €			

KANGOO			
1.0 TCe 100 ch Equilibre	5	1 276	25 900
1.3 TCe 130 ch Techno	7	1 276	28 900
1.5 Blue dC 95 ch Equilibre	5	260	27 300
1.5 Blue dC 115 ch Techno	6	898	29 800
Suzuki Techno: Equilibre + 1 500 €			

ROLLS-ROYCE

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

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
IBIZA			
1.0 80 ch Référence	4	0	16 900
1.0 TSI 95 ch Urban	5	0	21 245
1.0 TSI 110 ch Référence	6	0	23 350
1.5 TSI ACT 150 ch FR DSG	8	260	28 350
Suzuki Urban: Référence + 3 845 €			
Suzuki Xcellence: Urban + 1 605 €			
Suzuki FR: Xcellence + 2 100 €			
Suzuki FR Xclusive: FR + 2 315 €			

ARONA			
1.0 TSI 95 ch Référence	5	0	18 490
1.0 TSI 110 ch Xperience	6	0	27 200
1.5 TSI ACT 150 ch Xperience DSG	8	310	30 300
Suzuki Urban: Référence + 5 700 €			
Suzuki Xperience: Urban + 2 510 €			
Suzuki FR: Xperience + 1 050 €			
Suzuki FR Xclusive: FR + 1 620 €			

Surcoût Xperience : Urban + 2 510 €			
Surcoût FR : Xperience + 1 050 €			
Surcoût FR Inclusive : FR + 1 620 €			
LEON			
1.0 TSI 110 ch Référence	6	0	22 990
1.0 eTSI 110 ch Urban DSG	6	0	29 140
1.5 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8	125	33 410
eHybrid 204 ch Xcellence	8	1 000	38 600

KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Active	8	898	30 630	
RS	14	15 506	61 280	
2.0 TDI 150 ch Active DSG	8	280	37 380	
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	11	3 331	48 050	
Surozit Ambition: Active + 2 650 €				
Surozit Style: Ambition + 4 460 €				
Surozit Sportline: Style + 1 340 €				
Surozit Laurin & Klement: Sportline + 3 140 €				

SUPERB				
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	310	38 600	
1V Style	8	1 000	45 250	
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	0	43 370	
2.0 TDI 200 ch Style DSG	NC	330	44 370	
Surozit Sportline: Style + 4 010 €				
Surozit Laurin & Klement: Sportline + 2 780 €				

SUPERB COMBI				
Surozit: berline + 1 100 €				

SUPERB SCOUT				
2.0 TDI 150 ch DSG	8	125	44 780	
2.0 TDI 200 ch DSG	10	540	46 780	

SMART				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	

FORTWO				
EQ Passion	1	6 000	27 250	
Surozit Prime: Passion + 2 000 €				

FORTWO CABRIO				
Surozit: Coupé + 3 300 €				

FORFOUR				
EQ Passion	1	6 000	28 100	
Surozit Prime: Passion + 2 350 €				

SSANGYONG				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	

TIVOLI				
1.2	7	1 276	15 900	
1.5 Sport	9	2 370	25 400	
Diesel / Low I	7	983	21 900	
Surozit Low I: "base" + 2 000 €				
Surozit Pdp: Low I + 2 000 €				
Surozit Limited: Pdp + 3 000 €				

KORANDO				
Diesel	9	5 715	22 980	
Diesel	7	1 504	25 980	
Surozit Tech: "base" + 2 000 €				
Surozit Limited: Tech + 2 000 €				

SUBARU				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	

IMPREZA				
e-Boxer Comfort	8	5 404	34 980	
Surozit Premium: Comfort + 2 000 €				
Surozit Luxury: Premium + 2 000 €				

XV				
e-Boxer Comfort	10	7 462	38 980	
Surozit Premium: Comfort + 2 000 €				
Surozit Luxury: Premium + 2 000 €				

FORESTER				
e-Boxer Comfort	10	9 550	39 980	
Surozit Premium: Comfort + 5 000 €				
Surozit 25th X Break: Premium + 1 000 €				
Surozit Luxury: Premium + 3 000 €				

OUTBACK				
2.5i 169 ch Onyx Drive	9	13 682	49 980	
Surozit Touring Exclusive: Onyx Drive + 5 000 €				

SUZUKI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	

IGNIS				
1.2 Dualjet Hybrid Advantage	4	0	15 300	
Surozit Privilege: Advantage + 1 620 €				
Surozit Pack: Privilege + 1 150 €				

SWIFT				
1.2 Dualjet Hybrid Advantage	4	0	16 200	
Surozit Privilege: Advantage + 1 700 €	7	0	23 050	
Surozit Pack: Privilege + 760 €				

VITARA				
1.4 Boosterjet Hybrid Advantage	7	0	24 400	
1.5 Dualjet Hybrid Privilege Auto	5	0	28 690	
Surozit Privilege: Advantage + 1 200 €				
Surozit Style: Privilege + 1 950 €				

SWACE				
1.8 Hybrid Privilege	5	0	29 550	
Surozit Pack: Privilege + 1 500 €				

S-CROSS				
1.4 Boosterjet Hybrid Advantage	7	0	27 890	
1.5 Dualjet Hybrid Privilege	5	0	31 890	
Surozit Privilege: Advantage + 1 200 €				
Surozit Style: Privilege + 2 400 €				

ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable 1ère Edition	10	0	54 190	

TESLA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	

MODEL 3				
"base"	7	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	CV	B/M*	PRIX	

AYGO X				
1.0 WT-i 72 ch Active	4	0	16 590	
Surozit Dynamic: Active + 1 000 €				
Surozit Design: Dynamic + 1 700 €				
Surozit Air Limited: Collection + 3 300 €				

YARIS				
1.0 WT-i 70 ch Dynamic	4	0	19 150	
1.5 WT-i 120 ch Dynamic	5	0	20 350	
GR Pack Premium	10	0 111	37 400	
116h Dynamic	5	0	22 900	
Surozit Design: Dynamic + 1 500 €				
Surozit Iconic: Design + 3 000 €				
Surozit Collection: Iconic + 0 €				
Surozit GR Sport: Collection + 0 €				
Surozit Track: Pack Premium + 2 000 €				

YARIS CROSS				
116h Dynamic	6	0	26 900	
Surozit Design: Dynamic + 2 000 €				
Surozit Collection: Design + 3 000 €				
Surozit Trail: Collection + 0 €				

C-HR				
1.8 Hybride Dynamic	4	0	32 750	
2.0 Hybride Design	8	0	37 200	
Surozit Design: Dynamic + 2 450 €				
Surozit GR Sport: Design + 4 500 €				
Surozit Collection: GR Sport + 4 000 €				

NOUVELLE COROLLA				
1.8 Hybride 140 ch Active	6	0	31 400	
2.0 Hybride 196 ch GR Sport	8	0	37 200	
Surozit Dynamic: Active + 1 000 €				
Surozit Design: Dynamic + 1 600 €				
Surozit GR Sport: Design + 1 200 €				
Surozit Collection: GR Sport + 1 550 €				

NOUVELLE COROLLA TOURING SPORTS				
Surozit: berline + 1 000 €				

PRIUS				
Rechargeable Dynamic Pack Premium	6	1 000	42 750	

GR86				
2.4	15	16 950	33 900	

RAV4				
Hybride Dynamic	9	0	44 000	
Hybride Rechargeable Design AWD	9	1 000	52 450	
Surozit Lounge: Dynamic + 6 400 €				
Surozit Collection: Lounge + 2 000 €				

MIRAI				
Lounge	4	2 000	71 500	
Surozit Executive: Lounge + 7 000 €				

CAMRY				
Hybride 218 ch Design	9	0	49 300	

HIGHLANDER				
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	5 271	68 600	

LAND CRUISER (3 PORTES)				
204 D-4D LeCap	11	40 000	44 990	
Surozit Style: LeCap + 5 110 €				
Surozit Légende: LeCap + 5 200 €				
Surozit Lounge: Légende + 5 900 €				

LAND CRUISER (5 PORTES)				
Surozit: 3 portes + 2 010 €				
Surozit Lounge Pack Techno: Lounge + 8 160 €				

GR SUPRA				
2.0	15	3 764	56 400	
3.0	23	10 980	68 400	
Surozit Pack Premium: "base" + 2 000 € + 5 000 €				

PROACE CITY VERSO				
1.2 110 ch VWT-i Dynamic	6	650	24 260	
1.5 100 ch D-4D Dynamic	5	230	25 210	
1.5 130 ch D-4D Dynamic Auto	7	240	28 810	
Electric 50 kWh Dynamic	7	6 000	37 820	
Surozit Executive: Dynamic + 4 490 €				
Surozit Design: Executive + 1 330 €				

VOLKSWAGEN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	

UP! (5 PORTES)				
1.6 65 ch Active	4	0	16 550	
GTI	6	0	21 810	
e-Up! Life	4	6 000	26 750	
Surozit 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	386	32 200	
Surozit Style: Life + 1 150 €				
Surozit R-Line: Style + 920 €				

T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch Life Tech	5	100	24 665	
1.0 TSI 110 ch Life Tech	6	125	25 420	
Surozit R-Line: Life Tech + 2 780 €				
Surozit Style: R-Line Tech + 500 €				

TAIGO				
1.0 TSI 95 ch Life	5	0	24 590	
1.0 TSI 110 ch Life	6	0	25 460	
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	260	33 045	
Surozit R-Line: Life + 5 625 €				
Surozit Style: R-Line + 270 €				

T-ROC				
1.0 TSI 110 ch Life	6	230	28 870	
1.5 TSI EVO 150 ch Life	8	330	31 230	
R	19	174 90	53 210	
2.0 TDI 116 ch Life	6	0	33 120	
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	50	37 320	
Surozit Style: Life + 2 560 €				
Surozit Style Exclusive: Style + 4 755 €				
Surozit R-Line: Style + 4 270 €				

T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 110 ch Life	6	360	37 205	
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	983	42 125	
Surozit R-Line: Style + 4 305 €				

GOLF				
1.0 TSI 110 ch Active	6	0	31 125	
1.0 eTSI 110 ch Active DSG	6	0	33 990	
1.5 eTSI 130 ch Active DSG	7	0	35 725	
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	75	39 310	
GTI	14	3 331	45 880	
GTI Clubsport	19	2 784	50 570	
R 20 ans	22	5 715	62 700	

sport
auto

HORS SÉRIE

Revivez la saga M U S T A N G

La Mustang est le symbole de l'American way of life. Une philosophie incarnée par son emblématique cheval au galop qui résume une certaine soif de liberté. Revivez cette saga au travers de magnifiques photographies.



EN VENTE ACTUELLEMENT



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-marnelavalallee.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

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

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 118

du 6 octobre 2022

ADRIEN CORTESI

**1^{er} essai XL du BMW X1**

La BMW la plus vendue fait peau neuve ! Comment le X1, l'un des premiers de la classe, négocie-t-il la transition écologique ? Quelles (bonnes) surprises et innovations sont au programme ? Premier essai

1^{er} essai du DS 7 restylé

Cinq ans déjà ! À une époque où tout va vite, il était temps pour le DS 7 de s'offrir un coup de frais. Nouveau regard, mise à jour technologique et "gros" moteur hybride rechargeable de 360 ch sont-ils suffisants pour aller titiller les ténors ? Verdict dans deux semaines !



FLORIAN GROUT

MERCEDES

**1^{er} essai du Mercedes EQS SUV**

Après A, B, C, E et S, le nouvel épisode de la série EQ s'appelle EQS... SUV ! Les chiffres donnent le tournis : 5,23 m, 3 tonnes, 108 kWh de batterie et une autonomie annoncée de 700 km. Nous sommes allés découvrir ce roi de la démesure aux États-Unis.

Et aussi... en kiosque

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

ACTUELLEMENT



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

Les "nouveauautés 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.

ÉDITEUR**ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)**

40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex

Directeur de la publication : Gautier Normand

Actionnaires : le 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.frE-mail : autojournal@reworldmedia.com**RÉDACTION****Rédacteur en chef** : Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumanand (01 41 33 55 94)

Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital (01 41 33 53 96)**Directeur artistique** : Yannis Jacoby-Koaly**Essai** : Méline Priam (chef de rubrique, 01 41 33 54 16),

Cyril Biotteau

Technique : Frédéric Haas**Convoyage** : Sylvain Cambier (responsable)**Secrétaire général de rédaction** : Denis Riffard**Maquette** : Pykha**Secrétariat de rédaction** : Vedteam**Photographe** : Yann Lefebvre**Responsable service photo** : Jeanne-Marie Woitiée**A collaboré à ce numéro** : Caroline Hazard**DIRECTION ÉDITION****Directeur exécutif** : Stéphane Haïtaïan**Éditeur** : Tommaso Albinati**PUBLICITÉ****Tél.** : 01 41 33 53 52**Directrice exécutive régie** : Élodie Brétau-deau 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** : Frédéric 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.serviceabonmag.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 (Edigroup Belgique SpA, tél. : 070 233 304, abobelgique@

edigroup.org) : 106,50 € (1 an, 25 n°). Suisse (Edigroup 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 Mestral (01 41 33 52 17)

Responsable service préresse : Sylvain Boularand(01 41 33 29 88) **Adjoint responsable service préresse** :

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** : 22 septembre 2022**N° ISSN** : 0005-0768**N° CPPAP** : 0323 K 82833

V O L V O

NOUVEAU VOLVO XC40 RECHARGE

100% ÉLECTRIQUE



AUTONOMIE JUSQU'À

420KM **



A 0g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

*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 OUVEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

BPM GROUP

28 CHARTRES - 02 37 91 25 30

45 ORLÈANS - 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



DS AUTOMOBILES
Spirit of Avant-Garde

NOUVELLE DS 7

LE RAFFINEMENT
POUR SEUL GUIDE



Pour découvrir et essayer NOUVELLE DS 7
prenez rendez-vous sur DSautomobiles.fr

Σ • TENSE
HYBRIDE RECHARGEABLE



DS préfère TotalEnergies – DSautomobiles.fr – CONSOMMATIONS MIXTES DE NOUVELLE DS 7 : DE 1,2 À 5,6 L/100 KM.
DS Automobiles RCS Paris 642 050 199. Spirit of avant-garde = L'esprit d'avant-garde.

Au quotidien, prenez les transports en commun. **#SeDéplacerMoinsPolluer**