

l'auto-journal

N°1119



**MASERATI
GRANTURISMO**

V6 turbo ou électrique,
au choix!



JEEP AVENGER

La 1^{re} Jeep
tout-électrique!

SPÉCIAL SALON TOUTES LES NOUVEAUTÉS 2022-2023 CELLES QUI SONT AU MONDIAL... ET LES AUTRES!



PEUGEOT 408

Le pari d'une
silhouette inclassable



BMW M2

Boule de nerfs
à l'ancienne



RENAULT 4EVER

La vraie future 4L
se révèle

1^{ER} ESSAI

RENAULT AUSTRAL

Le 3008 doit-il trembler?



COMPARATIF

BMW X1 vs Alfa Tonale

Charme latin contre efficacité allemande



L 14595 - 1119 - F: 4,00 €



BEL: 4,20€ - ESP: 4,20€
GR: 4,20€ - DOM S: 4,20€
DOM L: 5,20€ - TR: 4,20€
LUX: 4,20€ - PORT CONT: 4,20€ - CAN: 6,50€/CAN
MAR: 4,70€ - TOM S: 6,00€CFP
TOM A: 1,00€CFP
CH: 6,50€S - TUN: 8,50€TU

T H E N E W

ix1



Découvrir



Consommation d'énergie électrique de la BMW ix1 : 16,8 – 19,1 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 394 - 439 km*. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



100% ÉLECTRIQUE



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.

LE PLAISIR NON COUPABLE.



ŠKODA



NOUVEAU ŠKODA ENYAQ COUPÉ IV, ÉLÉGANT ET 100% ÉLECTRIQUE.

Avec son habitacle spacieux, ses technologies innovantes, son toit panoramique, son design épuré et son autonomie allant jusqu'à 559 km*, découvrez le plaisir de conduire sans compromis.

Pour l'essayer, prenez rendez-vous sur [skoda.fr](https://www.skoda.fr)

* En cycle WLTP

Volkswagen Group France - S.A. - Capital : 198 502 510€ - 11, av. De Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - R.C.S. Soissons 832 277 370

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

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



Nissan Juke/Renault Captur/Toyota Yaris Cross/P. 68

SOMMAIRE N° 1119



BMW M2/P. 16



Renault 4Ever Trophy/P. 26



Jeep Avenger/P. 22



Renault Austral/P. 44

Découvrir

12 Les nouveautés 2022-2023 de A à Z
Alpine Alpenglow, **Audi** A5, **BMW** M2,
Citroën C3, **Dacia** Duster 3, **DS** 3,
Ferrari Purosangue, **Jeep** Avenger,
Mini Aceman, **Peugeot** 408, **Renault** 4Ever
Trophy, **Volkswagen** Tiguan, **Volvo** EX90...

Comprendre

36 **Marché de l'occasion** : les constructeurs
veulent leur part
40 **Zone rouge** : Mobilize Duo

Conduire

44 **Renault Austral** E-Tech full hybrid 200 ch
52 **MG ZS** 1.0 T-GDi 111 ch
56 **BMW X1** sDrive 181 136 ch / **Alfa Romeo**
Tonale 1.5 Hybrid 130 ch
64 **Land Rover Range Rover** D350
MHEV 350 ch
68 **Nissan Juke** Hybrid 143 ch / **Renault**
Captur E-Tech 145 ch / **Toyota Yaris Cross**
Hybride 116 ch
76 **Suzuki S-Cross** 1.5 Dualjet Hybrid 115 ch
80 Les Experts : **Audi Q4 Sportback**
e-tron 40 204 ch
82 Le chef des essais vous répond

Vibrer

84 **Les designers de Stellantis** :
concurrents, amis ou partenaires ?
90 Rallye : **Rovanperä, champion à 22 ans !**
92 Rétro : **Renault 5 Alpine Turbo (1981)**

S'offrir

96 Configurateur : **Citroën C5 Aircross**
100 Occasion : **Volkswagen Polo**
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...

Encart jeta 2 pages Crédit Agricole sur une partie de la diffusion kiosques et abonnées Pointo-Journaire. Une partie de la diffusion est vendue en pack avec L'Auto-Journal Évasion & SUV.



MG ZS/P. 52



Land Rover Range Rover/P. 64



BMW X1/Alfa Romeo Tonale/P. 56



Suzuki S-Cross/P. 76



Nouveau Nissan Qashqai

e-POWER

Le plaisir de l'électrique sans recharge



e-POWER est une technologie Nissan unique qui allie parfaitement l'électrique et le thermique pour **une expérience de conduite électrique sans recharge**. Profitez du silence, de 33% de consommation de carburant en moins* et de 1000 km d'autonomie** !

EN SAVOIR PLUS



* Par rapport à Qashqai 158 chevaux Xtronic.
** En cycle combiné, suivant conditions de circulation. Modèle présenté : version spécifique. NISSAN WEST EUROPE : nissan.fr
Consommations cycle combiné (l/100km) : 5,3 – 7,1.

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



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



LAURENT VILLARON

INDISPENSABLE SALON

Ce sont les joies de la presse papier : au moment d'écrire ces lignes, le Mondial n'a pas encore ouvert ses portes. Quand vous les lirez, il sera en pleine effervescence. Il serait donc très prématuré de vouloir tirer des leçons du grand Salon parisien, le seul de son genre en Europe cette année. Cependant, en relisant les dernières pages du dossier Salon de ce numéro, je suis frappé par le décalage entre l'abondance de nouveaux modèles que nous vous présentons et, d'autre part, la proportion infime de ces voitures qui seront effectivement visibles au

Mondial de l'automobile. Il n'est plus temps d'incriminer tel ou tel, de pointer la mauvaise foi drapée de modernisme de certains constructeurs, plus soucieux d'économies de court terme que de rencontre avec leur public. Après tout, leur problème du moment, c'est de fabriquer les voitures, pas tellement de les vendre. Mais cette étrangeté industrielle et commerciale, liée à la pénurie de composants, aura une fin. Comme cette autre bizarrerie qui voit les constructeurs engranger des profits records en ayant considérablement réduit leur volume de ventes. *"N'oubliez pas que ce sont les contribuables qui, par le chômage partiel, financent cette surcapacité industrielle, me révélait récemment le patron d'une marque étrangère en France. Cela ne pourra pas durer éternellement et, si les volumes de ventes se maintiennent aux faibles niveaux actuels, ce qui est probable, on n'évitera pas les restructurations."*

Alors, pour ne pas en arriver là, il faudra certainement retrouver le chemin des clients, aujourd'hui attentistes et totalement désorientés. Ces derniers n'ont jamais eu autant besoin d'explications, de pédagogie, d'accompagnement dans leurs choix. À *L'Auto-Journal*, nous en prenons évidemment notre part. Mais on se dit bêtement qu'un Salon physique, avec des voitures qui font envie, proposant une large variété de technologies, entourées de conseillers compétents susceptibles d'en expliquer les usages et les limites, cela peut rendre service. En plus de faire rêver, soyons fous. Rendez-vous dans deux semaines pour savoir si cette rencontre, tellement nécessaire, aura effectivement eu lieu Porte de Versailles.

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

Jean-Éric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre essai 10000 km de la Mégane E-Tech, votre moyenne de consommation ressort à 17,2 kWh/100 km avec un coût de recharge supérieur à 0,7 €/kWh, ce qui représente plus de 12 €/100 km. Dans le même numéro, la consommation de la BMW 320d permettrait d'obtenir 10,50 €/100km. Avec le comparatif Kia Niro / Peugeot 3008, on obtient respectivement 11,2 € et 15,2 €/100 km. Ces exemples démontrent que le bilan financier de la voiture électrique est médiocre.

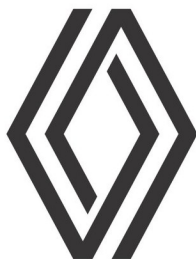
Patrick Vincent

Rentabiliser le surcoût d'un modèle électrique est loin d'être acquis. Mais il faut tempérer vos calculs, car la majorité des recharges, dans la vie courante, s'effectue à domicile, à des tarifs bien inférieurs à ceux des bornes rapides que nous sommes contraints d'utiliser dans le cadre de notre essai longue distance.

Suite à votre article sur les 50 ans de la R5, je ne pense pas qu'elle ait été développée sur la plate-forme de la R4. La caisse de la R4 était boudonnée sur un châssis-plate-forme, tandis que celle de la R5 était monocoque, soudée sur la base. Elle a été étudiée simultanément avec celle de la R14, la partie arrière du plancher R5 étant pratiquement identique à celle de la R14.

Pierre Vouillon

En effet, nous sommes un peu emballés. Si l'architecture est globalement identique entre R4 et R5 (moteur longitudinal "inversé" avec boîte en avant, roues indépendantes par barres de torsion), les plate-formes ne sont pas semblables. La R14 reprenait en revanche l'arrière de la plate-forme R5, mais avec un train avant issu de la Peugeot 104.



NOUVEAU
RENAULT AUSTRAL
E-TECH FULL HYBRID 200 CH

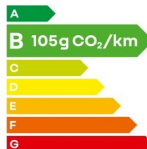
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽¹⁾
conduite électrique jusqu'à 130 km/h⁽¹⁾
4,7 L/100 km⁽²⁾

nouvel écran openR de 774 cm² avec Google intégré⁽³⁾

32 systèmes avancés d'aide à la conduite⁽⁴⁾


version esprit Alpine : teinte exclusive gris schiste satin⁽⁵⁾, bouclier avant avec lame sport, jantes alliage daytona 20", feux arrière avec effet moiré 3D, sellerie Alcantara®, volant gainé nappa

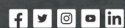
Mondial de l'Auto
hall 6 - 17 au 23 octobre
Paris, porte de Versailles





(1) suivant état de charge de la batterie et style de conduite/source interne Renault/2022. (2) valeur homologuée selon protocole wltc/source utac/juillet 2022. (3) selon version. Google, Google Maps, Google Play sont des marques de Google LLC. (4) selon version. (5) en option. données wltc min/max : consommations (l/100 km) : 4,6/6,5. émissions CO₂ (g/km) : 104/147.

Renault recommande 



© Renault

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



GARAGE DE RÊVE

Bentley vient d'inaugurer son Heritage Garage, au sein même de l'usine historique de Crewe, à l'ouest de l'Angleterre, dans l'un des fabuleux bâtiments en brique. Seront exposés à terme les plus emblématiques des 103 modèles qui ont fait l'histoire de Bentley. Le Garage vient en supplément de l'exposition existante Bentley Lineage qui regroupe déjà 42 modèles. Dans le nouveau lieu d'exposition, plus de vingt voitures, de 1919 à nos jours, viennent compléter

la collection. D'ici l'été prochain, la répartition sera revue en trois zones distinctes. Les modèles de Cricklewood (1919-31), banlieue londonienne et berceau de la marque ainsi que les Bentley de l'ère Derby (1931-39), assemblées dans l'usine Rolls-Royce, resteront exposés dans un espace qui sera bientôt réaménagé à la CW1 House tandis que l'Heritage Garage abritera les modèles exclusivement construits à Crewe, à partir de la Bentley Mark VI.



LES NOUVEAUTÉS 2022/2023 DE A À Z

Même si nombre de constructeurs ont décidé de désertier le Mondial de l'automobile, les deux années qui viennent promettent d'être riches en nouveautés. Nous vous les dévoilons dans les pages qui suivent.

Par Christophe Bonnaud, Jean Bourquin,
Guy L'Hospital et Nicolas Valeano

A110 R

À partir de **105 000 €**

Commercialisation : **immédiate**



RENAULT

ALPENGLOW

Concept-car non commercialisé

Alpenglow, quésaco ? Ce nom désigne un phénomène lumineux qui laisse transparaître un filet de lumière horizontal teinté de rouge sur les montagnes avant le lever et après le coucher du soleil.



Par ailleurs...

Aiways

Avec le SUV coupé U6, la marque chinoise sort du lot et ose un design pour le moins original. Avec ses 4,63 m, ce modèle

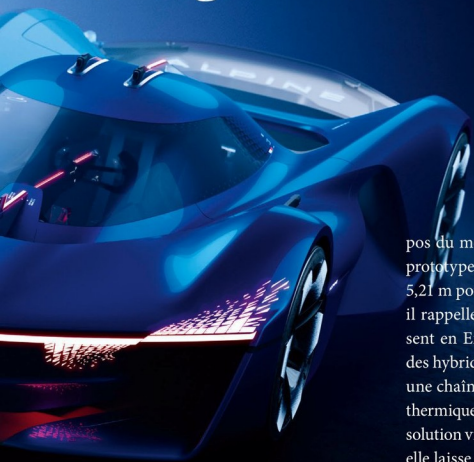
Aiways U6



AIWAYS

Alpine

Le Mans en ligne de mire, mais pas que...



Alpine, ce sont trois prochains produits 100% électriques pour une gamme inédite, et une participation aux 24 Heures du Mans 2024, dans la catégorie reine. Le manifeste Alpenglow distille quelques indices sur tous ces projets d'envergure !

pos du mode de propulsion ? Avec ses airs de prototype des 24 Heures du Mans (longueur de 5,21 m pour une hauteur de seulement 1,02 m), il rappelle d'abord qu'Alpine entend être présent en Endurance en 2024 dans la catégorie des hybrides LMDh. Mais le concept-car cache une chaîne de traction inédite avec un moteur thermique alimenté par de l'hydrogène vert. Une solution viable pour 2024 ? Sans doute pas, mais elle laisse présager de futures Alpine dotées de moteur thermique fonctionnant avec un carburant durable comme l'est l'hydrogène vert, et respectant le zéro rejet de CO₂. Une solution intermédiaire entre les voitures électriques à batteries et les voitures à pile à combustible. Après le Scénic Vision doté d'une chaîne de traction hydrogène et pile à combustible, le groupe Renault affiche ses recherches sérieuses dans ce domaine. Mais est-il concevable de les voir aboutir avant la fin de cette décennie ? Probablement pas...

L'Alpenglow, ce sont également des indices sur le style : signature lumineuse, volant à fonctionnalités intuitives dont les commandes seront "fixées

dans la même position sur tous les modèles", et utilisation renouvelée de l'Alcantara dans les habitacles. Pour le style extérieur, Alpine précise que "la ligne rouge directrice qui traverse la voiture ou bien la ligne latérale qui structure le design, donnent des indices pour les formes et les surfaces des Alpine du « Dream Garage. »"

R comme Radicale

Dans l'immédiat, Alpine a aussi du concret à proposer grâce à l'A110 R. Cette série limitée reprend la motorisation de 300 ch de l'A110 S, mais elle abaisse le curseur du poids de 34 kg, pour un total de 1 082 kg. Des pièces carbone (dont les jantes), un diffuseur redessiné et un réglage spécifique permettent à Alpine d'annoncer une accélération de 0 à 100 km/h en 3,9 s (4,2 s pour l'A110 S). Comptez 105 000 € pour cette variante radicale mais avec un malus faible par rapport à la concurrence. Et pour les aficionados d'Alonso – et donc pas rancuniers –, une série de 32 exemplaires de l'A110 R mise au point par le pilote de F1 sera commercialisée au prix de 148 000 €.

Le concept-car Alpenglow révèle mille et une infos sur les Alpine de demain. Celles des 24 Heures du Mans et aussi les trois modèles du "Dream Garage", selon le terme employé par la marque pour désigner les prochaines Alpine de route. Trois modèles tous électriques : une compacte sportive, le crossover GT et la remplaçante de l'A110. Électriques, certes... mais que nous dit l'Alpenglow à pro-

100% électrique se positionne en face des Skoda Enyaq coupé et VW ID.5. Sur la même plate-forme que l'U5, il diffère par son style et son habitacle construit autour d'une immense dalle d'infodivertissement horizontale de 14,6 pouces, façon Tesla Model 3. Les prix restent à définir pour ce modèle pouvant recevoir des batteries entre 63 et 88 kWh.

Alfa Romeo

Enfin dans une phase dynamique, la prestigieuse marque de Milan s'apprête à compléter sa gamme par le bas avec le petit Brennero, SUV urbain autour des 4,20 m. Basé sur la plate-forme e-CMP de Stellantis, il pourra recevoir

une motorisation électrique en plus de son offre de moteurs thermiques avec une hybridation légère. Ses lignes devraient le faire ressembler à un mini-Tonale, à découvrir à sa sortie fin 2023.

BYD

La présence du constructeur chinois au Mondial de l'auto est un signe fort de ses ambitions européennes. BYD lance ici pas moins de trois modèles électriques. La berline Han (4,99 m) est la plus prestigieuse, forte de 520 km d'autonomie. Le Tang est un grand SUV familial 7 places de 4,87 m. Enfin, l'Atto3 est un SUV compact de 4,45 m (420 km d'autonomie).

BYD Tang



Produisant elle-même ses batteries, la marque vient aussi de se faire remarquer avec son contrat de 100 000 autos pour le loueur Sixt.

Impair et pair

La marche vers l'électrification de la marque aux anneaux continue et sera clarifiée avec une nouvelle nomenclature pour ses futurs modèles.

Il faudra s'y faire, chez Audi, dorénavant, les chiffres pairs désigneront les modèles 100 % électriques et les impairs, les modèles multi-énergies. Ainsi la petite berline routière A4 deviendra A5 lorsque, fin 2023, elle viendra remplacer le modèle actuel, qui perdra sa dénomination. Au passage, elle abandonnera la carrosserie tricarpe classique pour adopter un arrière de type fastback (justement, comme l'A5 actuelle), complétée par la version break, toujours très appréciée. Avec une calandre Single Frame agrandie et des feux très fins, elle cultivera le design de la maison, si apprécié et souvent copié. L'habitacle évoluera naturellement vers une plus grande place faite aux écrans. Côté motorisations, place à une hybridation tous azimuts pour ses blocs essence et diesel.

L'Audi Q5 de nouvelle génération sera quant à lui révélé à la fin de l'année prochaine, pour un lancement en 2024. Toujours basé sur la plate-forme MLB, il recevra sous son capot

des motorisations micro-hybrides et hybrides rechargeables. Il sera sans doute précédé par un dérivé tout-électrique dénommé Q6 et différencié visuellement, complétant l'offre 100 % batterie de la marque d'Ingolstadt. Ce dernier devrait adopter la nouvelle plate-forme électrique PPE, partagée avec le futur Porsche Macan à batteries.

Il faudra patienter un peu plus, jusqu'en 2024 pour découvrir la version définitive de l'A6 e-tron en berline ou break, particulièrement séduisante avec ses lignes musclées, mais tout en finesse.

Enfin, la gamme actuelle évolue en détail, avec, comme pour la petite A1, une A3 Allstreet légèrement surélevée et prenant des airs de SUV, pourvue des détails classiques du genre, avec des garnitures d'ailes en plastique brut et des boucliers plus costauds, renforcés d'empiecements métalliques. Les sportives aux anneaux ont quant à elles droit à des éditions spéciales, avec une RS Q3 10 Years Edition, une R8 GT et une TT RS Iconic Edition.

A4 et A5 feront cause commune avec une seule appellation : A5 bien sûr!



A5

À partir de 42 000 €*

Commercialisation : fin 2023

* Estimation.

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Le Q6, dérivé électrique du Q5, va se battre face au nouveau Mercedes EQE SUV.



Q6

À partir de 84 000 €*

Commercialisation : été 2023

* Estimation.

Par ailleurs...



Cupra

Les nouveautés du label sportif de Seat vont s'enchaîner dans les prochaines années, avec d'abord la venue du SUV compact Terramar, qui partage sa base technique et ses motorisations thermiques et hybrides avec l'Audi Q3. Il inaugurera une nouvelle signature visuelle avec ses feux triangulaires. Puis suivra le Tavascan, SUV coupé 100 % électrique et l'UrbanRebel, citadine zéro émission, annoncée pour 2025. Tous trois ont été présentés sous la forme de concepts très proches de leurs versions finales.

Electric Brands

L'Evetta produite par les Allemands d'Electric Brands se décline désormais sous une variante découvrable dite OpenAir. Sa venue en France n'est pas exclue. Rappelons qu'elle partage sa plate-forme avec la suisse Microlino, et que toutes deux sont des réincarnations électriques de la BMW Isetta.

Fiat

Il était temps pour la marque italienne de rafraîchir sa petite gamme. Ce sera chose faite l'an prochain avec l'apparition d'un petit modèle de segment B qui pourrait être une forme de réincarnation de la Punto. Un petit SUV serait aussi dans les tuyaux, construit sur la base du Peugeot 2008, tandis que la petite Panda trouvera un successeur que l'on peut espérer aussi séduisant que le concept Centoventi datant de 2019.

Fisker

Assemblé chez Magna Steyr, en Autriche, le Fisker Ocean, SUV 100 % électrique de 275 ch, devrait apparaître sur nos

routes en début d'année prochaine. Il faudra compter près de 70 000 € pour acquérir un des premiers modèles, baptisés One et limités à 5 000 exemplaires. Mais très vite, Fisker promet un modèle d'entrée de gamme à 41 900 €. À partir de 2024, Fisker ambitionne de lancer également la Pear, compacte électrique en dessous de 30 000 \$.

Ford

La 7^e génération de la Mustang sera la dernière de sa lignée, avec ses lignes très classiques et ses motorisations uniquement thermiques, dont seul le gros V8 atmosphérique sera importé en Europe après l'été prochain, en coupé et cabriolet. Sous le nouveau label Dark Horse, la voilà encore plus radicale, et déclinée en versions de compétition, avec pour point d'orgue le retour au Mans.

Fisker Ocean



VU AU MONDIAL

50 nuances de M

Performance et sophistication technique sont au programme de la marque bavaroise, qui capitalise sur ses modèles hautes performances badgés M.



LW/FISHER

M2
À partir de 79 900 €
Commercialisation : immédiate

Pour le cinquantenaire du label Motorsport de BMW, les nouveautés s'enchaînent, à commencer par l'impressionnante M2, deuxième du nom. Son look très musculeux est en harmonie avec les performances de son redoutable 6 cylindres en ligne de 460 ch, qui l'emmène de 0 à 100 km/h en 4,1 s. Le M Race Track Package, avec toit et baquet carbone, relève la vitesse de pointe à 285 km/h.

Toujours sous le label M, mais dans un tout autre registre, l'imposant SUV XM fait jaser avec ses lignes massives, bien campé sur des jantes de... 23 pouces et affublé de placages dorés et d'une calandre XXL. Il faut dire qu'il a besoin de faire respirer son gros ensemble hybride rechargeable fort d'une puissance cumulée de 653 ch et 800 Nm de couple total, avec un V8 4.4 spécifique de 489 ch et 197 ch pour l'électrique seul. Si ça ne suffisait pas, une version Label Red proposera pas moins

de 748 ch et 1000 Nm de couple. La batterie de 25,7 kWh utiles permet de parcourir jusqu'à 88 km. Fabriqué aux États-Unis et disponible à la commande à partir de 175 000 €, il sera livrable au printemps.

Le roadster Z4 (voir prix p. 34) ne reste pas non plus statique et il gagne un restylage (certes très léger) qui lui offre une allure un peu plus agressive. Le 6 cylindres de 340 ch est toujours de la partie pour la Z4 M40i. Enfin, la nouvelle génération des Série 5 et son complément électrique i5 est attendue à la toute fin de l'année 2023, pour une commercialisation en 2024.



ENES KUCJEVIC

À partir de 175 000 € Commercialisation : immédiate

Par ailleurs...

G Great Wall Motor

Outre la petite Ora Cat, le groupe GWM s'apprête aussi à lancer en Europe sa marque premium Wey, avec son grand SUV hybride rechargeable Coffee 01 (4,87 m), qui rappelle furieusement la DS 7. Il est fort de deux moteurs électriques en complément de

son 4 cylindres essence, pour une puissance totale de 476 ch, avec de belles performances à la clé. Il peut en outre rouler 140 km en tout électrique.

H Honda

Le constructeur japonais prépare de nombreuses nouveautés électrifiées, comme le petit SUV e:NY1, attendu courant 2023 et semblant très (trop ?) proche visuellement du HR-V. Il cohabitera avec le SUV compact hybride ZR-V e:HEV, fort de 184 ch. Le nouveau CR-V, lui, sera proposé en versions hybride et hybride rechargeable. Une électrification tous azimuts pour la marque, sauf pour l'émblématique Civic Type R, dernière du genre, forte de ses 330 ch.

Hopium

Cocorico, l'Hopium Machina, sportive de 500 ch qui se nourrit à l'hydrogène et ne rejette par conséquent que de la vapeur d'eau, est une création 100 % française. Elle est présente au Mondial de l'automobile mais sa production ne débutera pas avant 2025. La Machina embarquera deux réservoirs de 10 kg d'hydrogène pour une autonomie totale de 10 000 km.

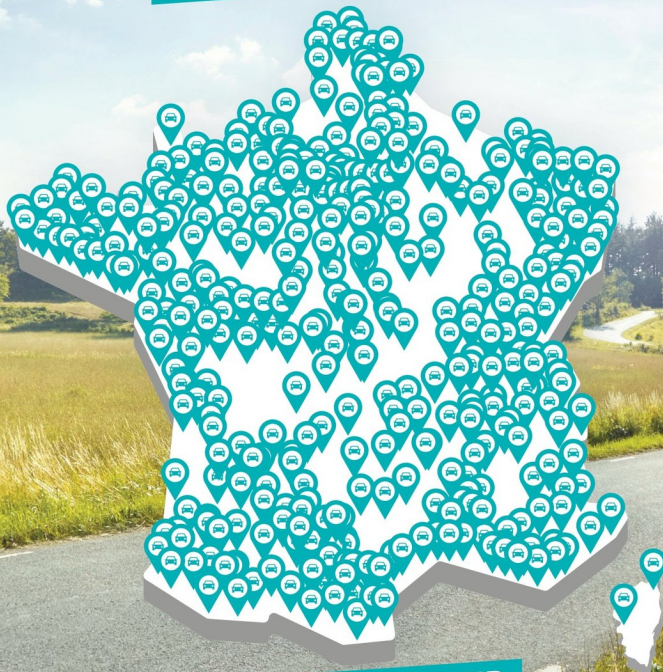
Hopium Machina


HOPUM

GWM Ora Cat


GREAT WALL MOTOR

BIENVENUE DANS L'UN DES PLUS GRANDS RÉSEAUX DE VOITURES D'OCCASION DE FRANCE



PRÈS DE 40 000 VOITURES PRÊTES À PARTIR,
DISPONIBLES EN LIGNE ET DANS NOS 1200 POINTS DE VENTE.*



NOS VOITURES N'ATTENDENT PLUS QUE VOUS

SPOTiCAR



LES OCCASIONS DE NOS RÉSEAUX



SPOTICAR.FR

* Consultez nos annonces sur le site spoticar.fr. Liste des véhicules d'occasion actuellement proposés et sélectionnés par nos points de vente Peugeot, Citroën, Opel, Fiat, Jeep et Abarth.

PENSEZ À COVOITURER #SeDéplacerMoinsPolluer

Nouvelle ère

Un nouveau logo pour une nouvelle ère ? Citroën un renouveau de l'entrée de gamme avec sa future C3, et joue la carte crossover avec son C4 x.



Grande absente du Mondial de l'auto, la marque Citroën ne manque pas de nouveautés dans ses cartons. En plus du curieux concept-car Oli au poids plume (voir L'A n° 1118), la marque aux chevrons change de logo dans un clin d'œil au passé. Mais le présent, c'est le lancement de l'originale C4 x avec sa silhouette trois volumes, dérivé

C3

À partir de 17 000 €*

Commercialisation : 2023

* Estimation

Dacia Bientôt les hybrides

Arborant la nouvelle identité visuelle de la marque, le récent break 7 places Jogger pourra recevoir sous son capot une motorisation hybride (140 ch), une première pour la marque d'entrée de gamme de Renault, pour un lancement annoncé au printemps. La 3^e génération du Duster, attendue fin 2023, changera du tout au tout

l'an prochain, avec un look d'aventurier raffiné et l'adoption à son tour de l'hybridation, laissant de côté le diesel. Le GPL pourrait en revanche rester au programme. La plate-forme employée sera la CMF-B bien connue, vue sous de nombreux modèles du groupe, dont les Captur, Sandero et Jogger. Question style, le Duster 3 devrait subir la jolie influence du fameux Bigster, le gros SUV 7 places siglé Dacia aux lignes robustes et très épaulées. Mais pour découvrir dans sa version définitive ce futur modèle destiné à coiffer la gamme Dacia, il faudra patienter jusqu'en 2025.

DUSTER 3

À partir de 18 000 €*

Commercialisation : fin 2023

* Estimation



SUV entre berline et coupé sur la base de la C4, dont elle reprend entre autres la planche de bord. Longue de 4,60 m, elle propose une belle habitabilité et un volume de coffre généreux de 510 dm³. Le confort est assuré par les suspensions à butées progressives et les sièges Advanced Comfort. Il sera aussi bientôt temps de laisser la scène à la nouvelle génération de C3, attendue l'an prochain. Prenant comme base la plate-forme multi-énergie du groupe, elle pourra s'adjoindre une version électrique. Ou plutôt deux : en plus de la version classique forte de 136 ch et environ 360 km d'autonomie, Citroën va développer une version électrique low cost pour concurrencer la Dacia Spring, avec un tarif annoncé sous les 20 000 €. Avec une batterie de taille restreinte et un équipement simplifié, elle devrait se contenter d'une cinquantaine de chevaux et de 30 kWh de batterie environ.



Citroën C4 x

Par ailleurs...

Hyundai

En plein pic de créativité, Hyundai s'apprête à lancer sa spectaculaire berline sportive Ioniq 6, tout-électrique. Elle peut proposer jusqu'à 614 km d'autonomie, en partie grâce à son

Hyundai Ioniq 6

excellent profil aérodynamique. Ses performances sont assurées par deux moteurs cumulant 325 ch en haut de gamme, tandis que sa batterie sous 800 volts permet de repasser à 80 % de charge en 18 minutes. Le Kona vera aussi arriver l'an prochain une nouvelle génération de sa formule gagnante de petit SUV multi-énergies.

Kia

Les derniers préparatifs ont lieu avant le lancement du grand SUV électrique 7 places de Kia, l'EV9 aux lignes très carrées, plutôt futuristes, que laissent

Kia EV9



voir son concept annonciateur en 2021. Il n'en reprendra pas les portes antagonistes, mais ce haut de gamme de la marque devrait assurer de belles performances en consommation comme en vitesse de recharge avec son architecture 800 volts.



HYUNDAI

YANN LEFRÈRE

ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Cassés, abîmés, rayés, oxydés, datés, on reprend tout



re

reprise
recyclage
reconditionné
réparation

Donnons une seconde vie à nos téléphones.

Du 6 octobre au 16 novembre 2022 en boutique, Orange rachète vos anciens téléphones pour au moins 10€, qu'ils fonctionnent ou pas.

* Offre de reprise pour tout client particulier propriétaire d'un mobile. Valeur de reprise sous forme de remise en caisse immédiate ou d'un bon d'achat valable 2 mois dans la boutique émettrice. Le nombre de reprises par client (même nom et même adresse) est limité à 5 équipements par période de 12 mois glissants. Maximum un produit « prime à la casse » par panier de reprise (et donc par achat en caisse). Prime à la casse cumulable avec au maximum un autre bonus reprise en vigueur. Conditions en boutique Orange.



DS Réunion de famille

Dans le sillage de la DS 7, la DS 3 perd son suffixe Crossback et gagne un avant inspiré de celui de la DS 4. De quoi présenter enfin une famille homogène...

Voici venu le temps de l'incontournable restylage de milieu de vie pour la DS 3 Crossback, devenue DS 3 tout court (voir les prix p. 34). Le petit SUV premium français adopte ainsi une nouvelle face avant désormais en harmonie avec le reste de la gamme, arborant un faisceau vertical de LED du plus bel effet. La partie arrière est tout juste repoudrée et la carrosserie peut recevoir deux teintes laquées inédites. Dans l'habitacle, on note surtout l'indispensable mise à jour du système d'infodivertissement avec la dernière version déployée par la marque ainsi que l'apparition de nouveaux services connectés.

Si le SUV est toujours proposé en essence et diesel de 100 à 130 ch, la version électrique E-Tense profite de ce restylage pour récupérer au passage les derniers progrès côté moteur (156 ch : elle gagne 20 ch) et batterie (54 kWh bruts) apparus au sein du groupe Stellantis. Ainsi dépasse-t-elle désormais les 400 km d'autonomie WLTP. Dommage, ses tarifs gonflent aussi, avec un prix de base en essence désormais au-dessus des 30 000 €.



3

À partir de **30 100 €**Commercialisation : **immédiate**

Par ailleurs...

Land Rover

Après la spectaculaire dernière génération du Range Rover, place au Range Sport. Des surfaces plus lisses,

Range Rover Sport



des détails rappelant le vaisseau amiral de la marque et un intérieur high-tech permettent de le distinguer. Comme le Range Rover, il est proposé en version hybride rechargeable. Chez Land Rover, la nouvelle plateforme EMA, hautement électrifiable, pourrait débiter en 2024 avec les futurs Evoque et Discovery Sport.

Leapmotor

Avec l'arrivée à brève échéance de plusieurs concurrentes, la citadine électrique Dacia Spring va devoir partager ses plates-bandes. La menace prend forme dès à présent, avec



Ferrari

Le SUV qui fait parler la poudre

Le nouveau pur-sang de Modène aligne une architecture à moteur central avant et boîte au niveau de l'essieu arrière. Et quel moteur ! Il s'agit d'un V12 atmosphérique 6,5 l développant 725 ch obtenus à 7750 tr/min, et fort de 716 Nm de couple. Résultat, une fiche technique démoniaque pour ce SUV de presque 5 m avec 4 places et 4 portes à ouverture antagoniste à l'arrière. Malgré ses presque 2,2 tonnes, le Purosangue dépasse les 300 km/h, accélère de 0 à 200 km/h en 10,6 s et ne réclame que 129 m pour s'arrêter depuis cette vitesse. Autant le dire tout de suite, la production des quatre prochaines années a déjà été vendue...



PHOTOS : YANN LEFEBVRE

PUROSANGUE

À partir de **390 000 €** Commercialisation : **immédiate**

Leapmotor T03



la Leapmotor T03 en provenance directe de Chine. 3,62 m en longueur, 109 ch, 41,3 kWh pour la batterie de traction et 280 km d'autonomie, indique la fiche signalétique. Prix estimé : 26 000 € avant la déduction du bonus de 6 000 €. La Spring est moins chère, mais elle est moins puissante et elle va moins loin.

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

Mercedes

Électrification mesurée



Mercedes EQE SUV

Dévoilé à Paris, mais pas au Mondial de l'automobile (!), le SUV extrapolé de la berline électrique EQE est sobriement baptisé EQE SUV. L'engin mesure 4,86 m, propose plusieurs niveaux de puissance (de 293 à 408 ch) et promet de parcourir entre 459 et 590 km sans recharger. Nous y reviendrons plus en détail dans notre prochain numéro. Pour en rester à la lettre "E", l'EQE n'envoie pas à la retraite la Classe E, le break et même

le cabriolet qui vont avec. La prochaine génération de ce modèle phare est en phase d'approche, et il faut s'attendre à une sévère épuration du côté de l'offre mécanique.

Du côté des Classes A et B, vient l'heure d'un discret restylage de mi-carrière. À bord, signalons l'apparition d'un nouveau volant et la disparition du pavé tactile placé entre les deux sièges. Le mobilier demeure inchangé, mais l'installation multimédia est modernisée.

Jeep Aventurier urbain

En quête de vertu, la marque 4x4 par excellence transforme sa gamme pour devenir 100 % électrique, du moins de ce côté-ci de l'Atlantique.



AVENGER

À partir de 40 000 €*

Commercialisation : début 2023

*Estimation

Avec une gamme exclusivement électrique en Europe d'ici 2030, Jeep fait sa révolution et promet 4 nouveaux modèles zéro émissions d'ici 2025. L'offensive va commencer en Europe, avec le petit SUV urbain Avenger, fabriqué en Pologne et attendu dès le début 2023, fort de ses 400 km d'autonomie. Cette "baby Jeep", plus compacte que la Renegade, devrait se démarquer de ses cousines techniques comme l'Opel Mokka-e, avec des capacités de tout-chemin supérieures.

Deux autres modèles tout-électriques sont dans les tuyaux, pensés quant à eux pour le marché américain, mais que nous aurons la possibilité d'acheter ici également. Le Recon sera le premier à être lancé, ressemblant à un héritier à batteries du Wrangler. Il fera ses débuts au premier semestre 2024 en Amérique du Nord. Le second modèle est le Wagoneer S, SUV nettement positionné premium et fort d'une puissance de 600 ch (0 à 100 km/h en environ 3,5 s) pour une autonomie annoncée de 640 km.

STELLANTIS

Par ailleurs...



Lexus RX

ARNAUD SAUNIER

Lexus

Alors que le nouveau RX est lancé, la marque premium de Toyota s'orientera à l'avenir surtout sur ses modèles 100 % électriques, à commencer par le SUV RZ 450e (4,80 m de longueur),

remarqué pour son volant façon aviation et sa direction entièrement électronique. Fort de 312 ch et pourvu d'une batterie de 71,4 kWh pour plus de 400 km d'autonomie, il sera lancé l'an prochain. Dans un second temps, un SUV plus imposant, une classique berline quatre portes et un coupé sportif devraient rejoindre la gamme.

Lyнк & Co

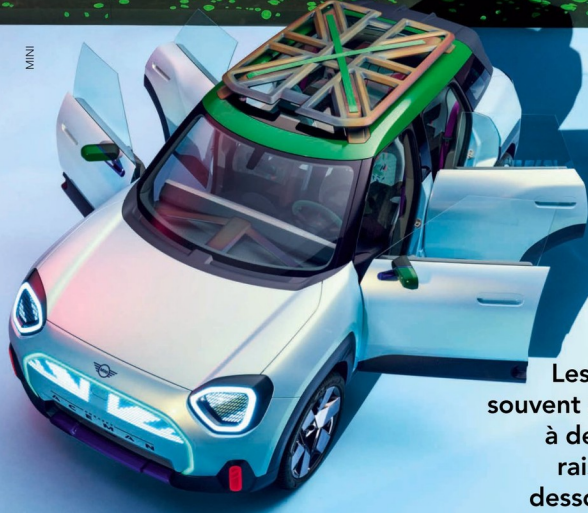
La marque du groupe Geely, dédiée à un mode de location sans engagement spécifique et avec la possibilité de partager son véhicule, tarde à enrichir son offre, aujourd'hui



Lyнк & Co 01

limitée au seul SUV hybride rechargeable logiquement appelé 01, sur la base du Volvo XC 40. Lyнк&Co travaille au développement des ouvertures de ses "clubs", des lieux conviviaux destinés à accueillir ses clients, avec des visées sur Paris pour l'an prochain.

YANN LEFEBVRE



Le dessous électrique des karts

Les Mini sont souvent assimilées à des karts. A raison. Leurs dessous seront électriques, sans attendre.

ACEMAN

À partir de 39 000 €*

Commercialisation : fin 2023

* Estimation.

A fond sur la locomotion électrique, sans faire dans la demi-mesure et sans attendre la saint-glinglin. Tel est le mot d'ordre chez Mini, dont la prochaine Hatch (la trois portes canal historique) entrera dans la carrière avec un ensemble tout-électrique dans les entrailles. Des motorisations thermiques, supposément hybridées, viendront dans un second temps, à en croire les bruits qui courent. Les versions qui en seront équipées se distingueront de leurs semblables mues à l'électricité sur le plan du style, cela semble acquis. Puisque nous en parlons, précisons qu'il est ici question d'une nouvelle génération, et non pas d'un simple restylage. La voiture est refaite de A à Z, tout en restant fidèle à ses fondamentaux d'ordre esthétique. En parallèle, le concept-car Aceman annonce un SUV 100 % électrique en parfaite conformité avec le blason Mini. Comptez 4,05 m en longueur, pas plus. Autant dire que le modèle extrapolé de cette étude n'envra pas à la retraite le Countryman, dont la nouvelle mouture apparaîtra fin 2023.



HATCH 3 PORTES

À partir de 29 000 €*

Commercialisation : été 2023

* Estimation.

BERNHARD FISLER

Par ailleurs...

M
Maserati

La nouvelle GranTurismo marque l'arrivée avec sa version Folgore de la première motorisation électrique pour la marque

Maserati GranTurismo Folgore

de prestige de Stellantis. Forte d'environ 760 ch grâce à 3 moteurs à aimants permanents, elle est alimentée par une grosse batterie d'une capacité de 92,5 kWh, en forme de T pour s'intégrer à l'architecture du coupé. Mais la nouvelle plate-forme permet aussi d'accueillir des moteurs thermiques pour les amateurs de belles mécaniques, avec un V6 3.0 biturbo de 490 ou 550 ch selon la version.

Mazda CX-60

Le SUV japonais de 4,74 m inaugure le premier système hybride rechargeable de la marque, intégrant une plate-forme inédite. Il sera rejoint en début d'année par un étonnant gros 6 cylindres diesel

Mazda CX-60



micro-hybride, développé pour offrir des émissions de CO₂ minimales : à partir de 127 g/km, et 50 350 €. Un grand SUV 7 places, le CX-80, le rejoindra plus tard, tandis que le MX-30 électrique se verra adjoindre un prolongateur d'autonomie sous la forme d'un moteur rotatif.

ALDO FERRERO



MAZDA

Bouillon de cultures



Berline dite "fastback", la 40S promet beaucoup de confort.



40S

À partir de **38 500 €***

Commercialisation : imminente

* Estimation. 30 000 € pour le modèle de lancement First Edition.

ARNAUD SAUVIER

Le futur 300S proposera sans doute une version 100 % électrique.



300S III

À partir de **36 000 €***

Commercialisation : 2024

* Estimation.

ILLUSTRATION : J.-F. HUBERT

Par ailleurs...

MG

Une chinoise électrique. Une de plus, direz-vous. Certes. À ceci près que la MG 4, c'est son nom, fait déjà parler d'elle en raison de son mirobolant ratio prix/puissance dans le segment des familiales compactes, tout type de locomotion confondu. Pensez donc.

MG 4

MG MOTOR



Cela bouillonne dans les épuisettes de la marque au lion. Le champ des études est large, des motorisations inédites à la vedette du Mondial. La 408 pour la nommer.

Cela vient de tomber sur nos téléspectateurs, à la date du 4 octobre. La paire 3008/5008 étrennera à brève échéance un inédit ensemble mécanique soutenu par l'hybridation légère à base de batterie 48 V, appelé à un brillant avenir dans le groupe Stellantis. Au cœur du dispositif, donc, se tient le 3 cylindres 1.2 PureTech remanié en profondeur, porté à 136 ch et secondé par un électromoteur de 29 ch. Ce dernier intègre la boîte de vitesses. Une transmission pour le moins originale, à dire vrai, qui retient deux embrayages mais pas de

rapports pré-sélectionnables. Les explications techniques plus tard...

Peugeot ne s'arrête pas en si bon chemin. Le complexe tout-électrique de 156 ch accordé à la 308 (voir L'Auto-Journal n° 1117) ne va pas tarder à prendre place sous le capot de l'e-208. Peugeot annonce 400 km d'autonomie, contre 362 km pour l'actuelle mouture de 130 ch appelée à disparaître. Enfin, et même si les utilitaires n'entrent pas dans notre champ d'investigation, l'existence d'une variante du fourgon Expert nourrie à l'hydrogène mérite d'être mentionnée. Son prix : 116 000 € hors taxes...

Reste la 408, qui, puisqu'on en parle, déclinera à terme une version tout-électrique. C'est aujourd'hui acté. On sait tout de cette vedette du Mondial de l'automobile, hormis ses prix au moment où sont rédigées ces lignes. Rappelons l'essentiel, à savoir la difficulté de la ranger dans un case précise. La 408 n'est ni une berline classique, ni un coupé cinq portes, ni un SUV, mais un peu de tout cela à la fois. Il est permis de la qualifier d'ovni, sachant que, par définition, un ovni a pour mission première d'alimenter la machine à fantasmes. Nous n'irons pas jusqu'à dire que la 408 fait fantasmer, mais il y a de l'idée, avec en arrière-fond un accent premium prononcé. Rien de tonitruant sous le capot, en revanche, mais de l'éprouvé : deux hybrides rechargeables (180 et 225 ch) et un bloc essence de 130 ch, pour faire court. Rendez-vous est pris pour les premiers essais.

Les nouveautés Peugeot ne s'arrêteront pas à la porte du Mondial de l'auto. Avant la fin 2023, le constructeur devrait offrir un léger restylage à la 508 qui pourrait en profiter pour adopter quelques innovations mécaniques. Pour Peugeot, le gros morceau reste le futur 3008 qui pourrait être dévoilé fin 2023 pour une commercialisation effective en 2024. Il reprendra la plate-forme EMP2-V3 (aujourd'hui STLA Medium) qui offre la possibilité d'une version 100 % électrique.



508 PHASE II

À partir de 41 000 * Commercialisation : été 2023

* Estimation.

22500 € bonus déduit pour 170 ch, il y a matière à se poser des questions. Sur le fond, la MG 4 recourt à une solution monomoteur quelle que soit la hardie libérée (204 ch, outre les 170 ch précités). Les roues arrière sont motrices.

Micro Mobility Systems

La Microlino tient Salon à Paris, et ce n'est pas seulement pour faire la pose. De fait, ce quadricycle emmené par un propulseur électrique de 17 ch est disponible à la vente en France, à des prix qui progressent de 14 990 à 20 990 €. Avant la déduction du bonus de 900 €, utile précision. Trois batteries de traction sont proposées au choix, soit 6, 10, 5 et



14 kWh. Comptez 90, 175 et 230 km pour les autonomies respectives.

Mitsubishi

Mitsubishi fait son marché chez Renault, aux rayons Clio et Captur. Cela posé, les clonages sont plus ou moins libres en fonction de la matrice choisie. La Colt

fait sienne une apparence physique qui permet de la distinguer de la Clio, chose interdite à l'ASX sorti des côtes du Captur. Dans son cas, le copier-coller frise la caricature. La Colt limite son offre moteur au module hybride non rechargeable de 145 ch et l'ASX récupère l'ensemble des motorisations accordées au Captur.

Mitsubishi ASX



4EVER TROPHY

À partir de 25 000 € *

Commercialisation : 2025

* Estimation.

Même plate-forme 100 % électrique que celle de la R5, mais des fonctionnalités décuplées pour la future R4.



Sixties for Ever

Dessinée pour une clientèle qui n'a pas forcément connu la Renault 4 née dans les années 60, la 4Ever deviendra le petit SUV phare de la gamme en 2025. Un gamme qui va s'étoffer à vitesse grand V d'ici là.

On va vous demander un petit effort : regardez bien ce show-car de la futur Renault 4 dans cette version Trophy et ne retenez que les parties de carrosserie de couleur gris clair. Vous imaginerez ainsi le prochain crossover 100 % électrique de Renault. Cette 4Ever de 2025 se situera légèrement au-dessus de la R5 (2024) avec 4,16 m de longueur, contre moins de 4 m à la R5. C'est officiel, dans la gamme future, ces deux nouvelles Renault électriques cohabiteront avec leurs cousines thermiques hybrides Clio et Captur. De toute évidence, Renault a choisi une voie diamétralement opposée à celle de son concurrent français Stellantis. Si ce dernier propose des véhicules thermiques et 100 % électriques avec des silhouettes identiques (Peugeot 208, 2008, 308, DS 3 ou Citroën C4), Renault veut attirer une clientèle vers le 100 % électrique en lui proposant des véhicules 100 % différents des Clio ou Captur. Et joue ainsi sur l'émotion, avec des silhouettes évocatrices du passé. Sans pour autant être passéiste, comme le précise le directeur du design de la marque, Gilles Vidal : "Notre brief de

départ pour ce projet 4Ever était un peu le même que pour la R5 : comment réactiver une icône de notre histoire qui a marqué la société, dans un objet électrique qui a du sens et se projette dans le futur ? C'est un travail d'équilibre pour que l'on reconnaisse la morphologie de la voiture d'origine. On a beaucoup joué avec le graphisme, comme la troisième vitre latérale, la calandre ou encore les ailes avant qui enroulent les roues. Et puis il y a la ceinture de caisse qui entoure la totalité de la voiture, c'est typiquement la Renault 4 !"

La 4Ever intègre logiquement l'univers des SUV du segment B, au côté des Captur ou 2008, voire de la Kia Niro un peu plus généreuse en longueur. L'aspect fonctionnel a été privilégié – on ne le découvrira qu'en 2025... – et sa partie technique sera identique à celle de la R5. La R5 et la R4 reposent sur la plate-forme CMF-B EV, celle des versions thermiques des Clio et Captur transformée, grâce à 50 % de pièces et de structure nouvelles, en soubassement 100 % électrique. C'est moins coûteux que l'étude d'une plate-forme dédiée comme celle de la Mégane E-Tech. On évoque pour les deux modèles R4 et R5 une motorisation de 100 kW (136 ch) et une autonomie

de 400 km, sans doute en cycle urbain, le moins vorace pour une électrique. Les deux voitures seront produites à Douai et, contrairement à son aïeule, la 4Ever sera cette fois située au-dessus de la R5 et donc, plus chère. Si la R5 se situera aux alentours des 23 000 €, on peut imaginer que la 4Ever tutoiera les 25 000 €.

Si c'est bien le concept 4Ever qui attirera les projecteurs sur le stand Renault, d'autres nouveautés pointeront le bout de leur capot. Outre le show-car R5 Turbo 3E, que nous avons déjà présenté dans notre dernier numéro, le constructeur ➤

Par ailleurs...



NamX
Pour résoudre le problème de distribution de l'hydrogène, NamX prévoit d'associer deux petites bonbonnes amovibles en plus du réservoir principal. Le modèle sur lequel travaille cette entreprise française est un SUV de près de 5 m de long et 550 ch en transmission intégrale. Production prévue à partir de 2025.

Renault



Gilles Vidal (à droite) et ses designers ont réactivé les éléments de reconnaissance de la R4, comme ses feux arrière verticaux.

PHOTOS ARNAUD SAUNIER



Enlevez la semelle 4x4 et les grandes roues et vous obtiendrez le style de la R4 de 2025.

Nissan

Nissan produira une Micra tout-électrique extrapolée de la future Renault 5, et le fait savoir en laissant circuler sur le Net des photos certes peu explicites. Suffisamment, en tout cas, pour s'apercevoir que la Micra "wattée" ne ressemblera en aucun cas à sa matrice. Ça, ce n'est pas avant 2025. D'ici là, une refonte substantielle de l'actuelle mouture n'est pas à exclure, à en croire une persistante rumeur. Sur la base de la génération en cours de la Clio ? À voir...

Nio

Nio cible le haut du panier avec son ET7. Cette grande berline accueille un attelage électrique de 650 ch, trois packs de batteries au choix dont

Nio ET7



le plus capacitif pointe à 150 kWh et 800 km. Nio travaille surtout sur son réseau et la mise en place de stations d'échange de batterie en 5 minutes. Le lancement débute dans 5 pays européens mais, pour la France, il faudra attendre a priori au plus tôt 2024, avec une nouvelle marque aux modèles moins premium...

Opel

Opel décline l'Astra et le Grandland sur le mode sport en leur accordant le complexe hybride rechargeable de 225 ch du groupe Stellantis. Nom de code : GSe. Pour la suite, la question est de savoir si le concept-car Manta restera sans lendemain. Certes, un modèle électrique est dans les cartons, mais il ne devrait pas s'agir d'un coupé comme annoncé par l'étude citée. Tablez plutôt sur un SUV, nommé Monza selon toute probabilité.

Opel Astra



OPEL

Renault Austral long ("Espace" ?)



CARPIX

lancera officiellement son nouveau Kangoo 100 % électrique de 120 ch, avec une batterie de 45 kWh. Le tout offre une autonomie de 285 km. Les prestations sont conservées : 850 dm³ de coffre, 3 sièges de même largeur en rang 2 avec l'apparition de la banquette coulissante sur le Kangoo Van E-Tech électrique.

En 2023, Clio et Captur vont bénéficier d'une remise à niveau esthétique (bouclier avant à la mode Mégane E-Tech) et technique (arrivée du 1.2 TCe 3 cylindres). Le Captur conservera ses versions hybride non rechargeable de 145 ch et hybride rechargeable de 160 ch. À noter que ces deux modèles seront renouvelés en 2026, au moment où les R4 et R5 stabiliseront leur production. Les futures Clio et Captur de 2026 perdureront jusqu'en 2033, le temps de s'assurer que les R4-R5 évolueront au même niveau de volume que leurs sœurs thermiques. En revanche, la Zoe laissera place à la R5 électrique.

À peine commercialisé (de 33 400 à 44 900 €), l'Austral se prépare à révéler au printemps prochain sa version longue (4,70 m) dotée de trois rangées de sièges afin d'embarquer jusqu'à 7 personnes. Peu de modifications de design, en dehors d'un allongement du porte-à-faux arrière et de l'empattement impliquant l'agrandissement de la troisième vitre latérale. Elle pourrait

prendre l'appellation...Espace. Plus incertain bien que disposant de son propre code de projet (DHN), le coupé 5 portes au pavillon fuyant et dynamique devrait apparaître en 2024.

Des nouveautés comme s'il en pleuvait

Quant au futur Scénic, il va falloir patienter jusqu'à fin 2023 pour en apprécier les lignes définitives, même si le concept-car Scénic Vision se targue d'être très proche du design de la voiture de série. Oubliez l'intérieur conceptuel programmé au mieux pour 2028 ainsi que sa chaîne de traction à hydrogène (au mieux en 2030...). Le "vrai" Scénic reposera sur la plate-forme de la Mégane E-Tech avec un empattement allongé à 2,83 m contre 2,68 m à la berline, et il

empruntera à cette dernière la chaîne de traction avec, au choix, deux machines électriques de 130 et 220 ch et deux packs de batteries de 40 et 60 kWh. À moins que Renault ne simplifie sa gamme avec la seule batterie de 60 kWh. Il est vrai que le Scénic, 100 % électrique, devra cohabiter avec le nouvel Austral (thermique hybride) et ses différentes silhouettes (longue 7 places et coupé). À noter que le Scénic E-Tech ne devrait pas faire appel à trois sièges indépendants à l'arrière comme la première génération de 1996. Mais son habitacle sera bien plus généreux au second rang que celui de la Mégane E-Tech. Comme la berline, le Scénic E-Tech sera produite à Douai, un site né en 1975 pour accueillir moins d'un an plus tard, la... Renault 14. Quand on vous dit que l'automobile est en pleine mutation !



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

SCÉNIC E-TECH

À partir de 46 000 *

Commercialisation : fin 2023-début 2024

* Estimation.

Par ailleurs...

Porsche

Pour Porsche, l'actualité brûlante a pour nom e-Macan. Ce dernier n'est pas la variante électrique de l'actuelle mouture du Macan, convient-il de préciser, mais un modèle à part entière. Il n'a rien de commun, en clair, avec son semblable

thermique, de ses lignes plus tendues à ses dimensions moins généreuses. Profil sport affiché, dans tous les cas, en parfait accord avec ce qui s'active dans les entrailles. Comptez 500 ch libérés par un complexe bimoteur. C'est un minimum. Autre révélation attendue prochainement, la 911 Dakar avec une question : quelle est la hauteur de la garde au sol ?

Seres

Après le Seres 3 en vente au prix de 27 990 € en entrée de gamme, bonus déduit, vient le Seres 5. Un SUV, là encore, rangé dans la classe au-dessus

Seres 5



NICOLAS VALENT

(4,70 m en longueur, contre 4,39 m pour le petit frère). Du genre costaud, à considérer les 347 ch libérés par la solution monomoteur, laquelle entraîne les roues avant. Du genre "premium XXL", également. L'écran central de 17 pouces posé à la verticale et le cuir tout-partout en font foi. 60 000 € au bas mot pour cet engin venu de Chine.

Porsche e-Macan



ILLUSTRATION : J.-F. HUBERT



Avec l'assurance Auto Allianz, moins vous roulez, moins vous payez

En choisissant un forfait kilométrique, vous pouvez économiser jusqu'à 25 % sur votre tarif auto.

Voir conditions sur allianz.fr

Prêts pour demain

Allianz IARD : Société anonyme au capital de 991 967 200 euros - 542 110 291 R.C.S. Nanterre.
Entreprises régies par le Code des assurances. Siège social : 1 cours Michelet - CS 30051 -
92076 Paris La Défense Cedex. Document à caractère publicitaire.



Allianz 
Partenaire Olympique
et Paralympique
Mondial d'Assurances



Priorité au direct

Vers le tout-électrique, certes, mais à petits pas. Pour l'année à venir, Volkswagen accorde la priorité aux modèles nourris aux énergies fossiles.



TIGUAN

À partir de **39 000 €***

Commercialisation : **début 2023**

* Estimation.

Pour contredire ce que vous venez de lire en préambule, 2023 sera chez Volkswagen l'année de l'ID.7. À savoir une berline familiale en bonne et due forme mue exclusivement à l'électricité. On la dit plus imposante (pas loin de 5 m en longueur) que la Passat, qu'elle envoie au musée. Reste à connaître sa fiche signalétique dans le détail, sachant qu'il faut s'attendre à du lourd. 600 km d'autonomie, entendons-nous ici et là...

L'appellation Passat, pour autant, ne rentre pas dans les livres d'histoire. Volkswagen abandonne la berline mais pas le break SW, qui rempile après avoir troqué sa plate-forme contre celle du Skoda Superb Combi. Pour faire simple, la nouvelle mouture occupe plus de place au sol que sa devancière, avec pour effet collatéral un coffre plus volumineux, supposons-nous. L'électricité viendra en soutien aux blocs thermiques enrôlés, diesels inclus, sous diverses formes.

Même remarque en ce qui concerne la Golf, dont le restylage de mi-carrière ne saurait tarder. Dans son cas, les diesels semblent condamnés à disparaître.

Le SUV Tiguan, de son côté, devrait garder les siens (notez le conditionnel). Sans aller jusqu'à parler d'une nouvelle génération, l'engin subit une refonte technique substantielle. Il étrenne la nouvelle formule du 4 cylindres 1.5 TSI de 150 ch, alias Evo2, laquelle s'adapte à toutes les formes d'assistance électrique connues à ce jour. Commercialisation dans les mois qui viennent.



L'ID.7 devra aller se frotter à la Tesla Model S.

ID.7

À partir de **70 000 €***

Commercialisation : **été 2023**

* Estimation.

Par ailleurs...

Skoda

Skoda mise gros sur le tout-électrique, comme annoncé par le concept-car Vision 7S (voir L'Auto-Journal n° 1 117). Trois modèles de cette nature verront le jour à moyen terme, mais en attendant, il faut faire avec l'existant. À commencer par le SUV urbain Kamiq, appelé à subir un restylage conséquent dans le courant de l'année 2023. Skoda réserve le même sort à la Superb.

Au Superb, en fait... car la berline ne survivra pas à l'opération, et, ce faisant, la gamme se réduira au seul break.

Smart

C'est fait. La Smart #1 est disponible à la vente en France, à partir de 39 990 € avant la déduction du bonus de 6 000 € (voir la gamme et les propulseurs électriques accordés p. 34). Comme l'indique le dossard "n° 1", cette coproduction entre Mercedes et le groupe chinois Geely fait table rase du passé, réduit au "n° 0". En toute logique, il y aura une "n° 2", présentée sous la forme d'une berline proche de

D'un extrême à l'autre

Un malabar en bout de chaîne et un SUV urbain à l'autre extrémité... Actualité chargée pour Volvo, qui ne jure que par la locomotion électrique.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

En phase d'approche, le prochain Tiguan multiplie les offres mécaniques.

Cela ne va pas tarder. Volvo dévoilera début novembre l'EX90, un SUV tout-électrique du genre maousse-costaud qui, en théorie, remplace l'actuel XC90. En théorie, car ledit XC90 devrait continuer son petit bonhomme de chemin pendant un certain temps encore, après une sévère remise à niveau. Les motorisations thermiques hybridées sous diverses formes seront toutefois maintenues en activité... C'est le principe. Pour en revenir à l'EX90, et comme à son habitude, Volvo se garde bien de révéler la base technique

du nouvel arrivant avant l'heure. Tout juste est-il question d'une autonomie de 1 000 km, pas moins, ce qui donne matière à réflexion. Le constructeur, en revanche, communique à tout-va sur le haut niveau de sécurité qu'offre le véhicule, bardé de lidars, de capteurs, de caméras et autres bidules du même genre. Connecté "à mort", par ailleurs, permettez-nous l'expression. OK, c'est noté.

À l'autre bout de la gamme, arrive enfin ce qui faisait défaut depuis la nuit des temps. Un SUV plus petit que le XC40 (4,43 m en longueur quant à lui), à ranger dans la catégorie des urbains, par là même. Nom de code provisoire : XC20. De fait, l'appellation XC30 n'est pas à exclure. L'engin repose sur une plate-forme modulaire mise à disposition par le groupe chinois Geely, propriétaire de Volvo. Exclusivement dédiée à la locomotion électrique, faut-il le préciser... La suite au prochain épisode.



EX90

À partir de 95 000 €*.

Commercialisation : début 2023

* Estimation.

la Classe A par son gabarit. Possible commercialisation fin 2023.

Suzuki

Suzuki a des projets plein ses cartons, qui se concrétiseront pour la plupart à moyen terme. Citons deux véhicules urbains tout-électriques, dont un SUV, et la version allongée du tout-terrain Jimny (pas sûr que nous la verrons chez nous, hélas). Dans l'immédiat, Suzuki serre les boulons de la quatrième génération de sa citadine Swift, hybridée en mode léger quel que soit le moteur retenu. À ce chapitre, il y aura du nouveau. La Swift Sport est maintenue au programme.

Tesla

Bien sûr, il y a le pick-up Cybertruck. Sauf contredire, cet objet roulant non identifié débarquera un jour en Europe en petite formation. D'ici là, reste l'Arlésienne. Celle qu'on attend toujours.

Tesla Model C

ILLUST. J.-F. HUBERT



Celle qui fait défaut dans la gamme Tesla. Celle que l'on dit accessible au commun des mortels au vu de ses prix annoncés serrés (pour une Tesla). La berline compacte Model C, pour la nommer. Après maints reports, une entrée en production à la fin l'année 2023 redevient à l'ordre du jour.

Visiter le Mondial de l'auto 2022

Pour son grand retour à la porte de Versailles, le Mondial de l'automobile adopte un format et des horaires différents de par le passé. Voici ce qu'il faut savoir pour une visite réussie.

Le Mondial de l'automobile se tient dans les pavillons 3, 4 et 6 du parc des expositions Paris Expo de la porte de Versailles à Paris, dans le 15^e arrondissement. Il est ouvert au public depuis le 18 octobre jusqu'au dimanche 23 octobre. À noter que les nocturnes sont généralisées, à l'exception du dernier jour (voir ci-dessous).

HORAIRES D'OUVERTURE

Jeudi 20 octobre : 9 h 30 - 22 h 30
(dernier accès autorisé 21 h 30)

Vendredi 21 octobre : 9 h 30 - 22 h 30
(dernier accès autorisé 21 h 30)

Samedi 22 octobre : 9 h 30 - 22 h 30
(dernier accès autorisé 21 h 30)

Dimanche 23 octobre : 9 h 30 - 19 h
(dernier accès autorisé 17 h 30)

ACCÈS

Paradoxalement, prendre sa voiture est probablement la moins bonne solution pour rejoindre le parc des expositions de la porte de Versailles. Mieux vaut se garer plus loin et profiter des dessertes proposées par la RATP, avec le métro



(ligne 12 ou le tramway (lignes T2 et T3a), avec dans tous les cas un arrêt porte de Versailles. Les vélos partagés (Vélib' et autres services privés comme Dott, Tier ou Lime) peuvent aussi se révéler très pratiques pour s'approcher des lieux. Deux parkings sont cependant à disposition sur place : parking 6, avec accès place des Insurgés-de-Varsovie, 75015 Paris, et parking 7, rue Marcel-Yol, 92170 Vanves.

BILLETTERIE

L'organisation du Salon incite fortement les visiteurs à acheter leurs billets à l'avance sur le site <https://mondial.paris> et les imprimer ou conserver dans leur smartphone. Ils sont proposés selon un fonctionnement par créneaux horaires. Ce mode par séance, comme au cinéma en quelque sorte, donne droit à un créneau d'une heure pour entrer (de 9 h 30 à 10 h 30 par exemple pour la séance de 9 h 30), de manière à échelonner les arrivées et éviter la queue à l'entrée. À noter, une pièce d'identité est obligatoire. Une fois à l'intérieur, pas de pression ! Il est possible de rester 7 heures sur place. Il faut juste respecter une contrainte au fil de ses allers et venues : emprunter les passages entre les pavillons 3 et 4, ainsi que 4 et 6, car toute sortie est définitive. Le billet d'entrée donne aussi accès au centre d'essais de véhicules électriques Autoplug.

TARIFS

En semaine : plein tarif 16 €, 7-17 ans 8 €, gratuit pour les moins de 6 ans.

Le week-end : plein tarif 20 €, 7-17 ans 10 €, gratuit pour les moins de 6 ans.

Une formule journée classique est cependant disponible, en nombre limité (épuisé sur le site du Mondial, à l'achat sur place) et pour un prix dissuasif unique de 30 €.

<https://mondial.paris>

Par ailleurs...

Toyota

Toyota a toujours une casserole sur le feu. Plusieurs, en fait, à ce jour. Vient en premier lieu la seconde génération du SUV C-HR, en phase terminale d'essai. Outre les motorisations hybrides rechargeables attendues, sans surprise, le C-HR fera sien un ensemble mécanique tout-électrique. C'est nouveau en ce qui le concerne. La prochaine mouture de la Prius est elle aussi dans les starting-blocks. On la dit moins baroque que sa devancière sur le plan du style... Le SUV Corolla Cross, enfin, viendra concurrencer le Renault Austral plus tard dans l'année 2023.

Vinfast VF7



Vinfast

Après les VF8 et VF9, commercialisés depuis quelques semaines en Europe, VinFast s'apprête à dévoiler deux autres modèles 100% électriques, les VF6 (SUV urbain) et VF7 (SUV compact), dessinés avec Torino Design. Le constructeur vietnamien compte couvrir l'ensemble des catégories à très court terme.

Zeekr

Zeekr est une marque du groupe chinois Geely profilée "premium +++". Son premier modèle, baptisé 001, présente une troublante ressemblance avec le break de chasse Porsche Taycan Sport Turismo. L'ensemble mécanique électrique retenu est dans le ton : 545 ch délivrés par deux propulseurs et batterie de 100 kWh, autonomie annoncée autour de 800 km. Prix attendus en rapport avec la carte de visite.

Zeekr 001



Il y a plus simple pour protéger votre véhicule.



ARTEFACT3000 - COYOTE SYSTEM, SAS au capital de 3 412 340,40 €, RCS Nanterre n°518 905 476.



COYOTE SECURE

91% DES VÉHICULES VOLÉS RÉCUPÉRÉS EN 48H*

Le traceur autonome Coyote Secure, dissimulé par un professionnel, permet de localiser votre véhicule volé, même dans les sous-sols et les zones blanches, grâce à notre **technologie brevetée Traqueur®**.

Nos détectives dédiés, sur le terrain 24h/24 et 7j/7, retrouvent votre véhicule et le récupèrent partout en Europe, en partenariat avec les forces de l'ordre.

 **COYOTE** | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

moncoyote.com

Offre soumise à abonnement. *Données Coyote du 1^{er} août au 15 décembre 2020.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

BMW

Z4 Restylage d'ordre subliminal pour le roadster Z4. L'opération se solde, dans les faits, par un remaniement de la gamme, laquelle ne retient plus la variante de 258 ch du 6 cylindres 3.0 nommée "30i". Les deux motorisations restantes (*tableau ci-dessous*) sont reconduites telles quelles. Signalons, au passage, la disparition de la boîte manuelle à 6 rapports associée jusqu'alors au bloc le moins puissant.

Boîte auto à 8 rapports de rigueur désormais. Dans un autre registre, la finition intermédiaire Sport est elle aussi portée disparue. Le pack M Sport (triple prise d'air à l'avant, notamment), auparavant disponible en option, rejoint la liste des équipements fournis de série dès l'entrée de gamme. Le Z4 M40i se réserve l'amortissement piloté et le différentiel arrière à blocage électronique.



BMW Z4



LA GAMME BMW Z4

Motorisations/Boîtes	Finitions	Prix	Malus
Essence			
sDrive 20i - 4 cylindres 2.0 197 ch/BVA8	Z4/M Sport	54 200/57 100 €	2310 €
M40i - 6 cylindres 3.0 340 ch/BVA8	M Performance	69 300 €	8 671 €

DS Automobiles

DS 3 Il ne faut plus dire "DS 3 Crossback" mais "Nouvelle DS 3". Le véhicule ainsi désigné par DS reste le SUV urbain qu'il a toujours été, restylé pour l'occasion... La gamme remaniée enregistre la perte de deux motorisations thermiques, à savoir la variante de 155 ch du 3 cylindres essence 1.2 PureTech et celle de 100 ch du diesel 1.5 BlueHDi. Les unités restantes de même nature reprennent du service, sans hybridation. La nouveauté niche dans les entrailles de la DS 3 en mode tout-électrique, alias E-Tense. La précédente machinerie de 136 ch est remplacée par un ensemble porté à 156 ch. Au rayon équipements, l'écran central de 10,3 pouces est fourni dès l'entrée de gamme. Ce n'était pas le cas auparavant.



DS 3

LA GAMME DS 3

Motorisations/Boîtes	Finitions	Prix	Malus/Bonus
Essence			
1.2 PureTech 100 ch/BVM6	Bastille/Performance Line	30 100/30 600 €	Malus NC
1.2 PureTech 130 ch/BVA8	Bastille/Performance Line/ Performance Line+/Rivoli/Opéra	33 100/33 600/ 35 500/36 200/40 200 €	Malus 210 €
Diesel			
1.5 BlueHDi 130 ch/BVA8	Bastille/Performance Line/ Performance Line+/Rivoli/Opéra	34 700/35 200/ 37 100/37 800/41 800 €	Malus 170 €
Électrique (E-Tense)			
Électromoteur 156 ch/54 kWh/BV1 ⁽¹⁾	Bastille/Performance Line/ Performance Line+/Rivoli/Opéra	41 700/42 200/ 44 100/44 800/48 800 €	Bonus 6 000 € ⁽²⁾

(1) Autonomie : 402 km. (2) Bonus 2 000 € en finition Opéra.

Smart

#1 Après l'essai publié dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*, voici la gamme complète du Smart #1. Rappelons qu'il s'agit d'un SUV compact très compacté (4,27 m en longueur), qui n'a plus rien à voir avec ce qui se faisait sous le même label en des temps anciens. Les 272 ch délivrés par la version standard de ce modèle tout-électrique en témoignent... En ce qui la concerne, le propulseur est placé à hauteur des roues arrière, qu'il a la charge d'entraîner. Seule concession au passé, le préparateur Brabus se penche de nouveau sur le cas de la version sportive, riche de 428 ch, pas moins. La harde est libérée par un ensemble bimoteur, il faut bien ça, avec transmission intégrale à la clé. Le chargeur embarqué triphasé de 22 kW, la banquette arrière coulissante, les jantes de 19 pouces et l'immense écran central de 12,8 pouces sont servis d'office.



Smart #1

LA GAMME SMART #1

Puissances/Batteries/Transmissions	Autonomie	Finitions	Prix	Bonus
Monomoteur				
272 ch/66 kWh/roues arrière motrices	440 km	Pro+/Premium	39 990/43 490 €	6 000 €
Bimoteur				
428 ch/66 kWh/4 roues motrices	400 km	Brabus	47 490 €	2 000 €

LA GAMME DS 4

Motorisations/Boîtes	Finitions	Prix	Malus/Bonus
Essence			
1.2 PureTech 130 ch/BVA8	Bastille/Performance Line/Trocadero/Performance Line+/Rivoli/Opéra	33 450/35 650/ 37 950/39 850/ 41 450/47 450 €	Malus 260/330 €
Diesel			
1.5 BlueHdi 130 ch/BVA8	Bastille/Performance Line/Trocadero/Performance Line+/Rivoli/Opéra	34 400/36 600/38 900/ 40 800/42 400/48 400 €	Malus 260/310 €
Hybride rechargeable			
E-Tense - 225 ch cumulés/BVA8 ⁽¹⁾	Bastille/Performance Line/Trocadero/Performance Line+/Rivoli/Opéra	41 100/43 300/45 600/47 500/ 49 100/55 100 €	Bonus 1000 € ⁽²⁾

(1) 4 cylindres 1.6 180 ch + électromoteur 110 ch. Autonomie en mode électrique : 62 km. (2) Bonus non accordé en finition Opéra.



DS 4

DS 4 L'offre moteurs de la DS 4 rapetisse un an après l'entrée sur le marché du modèle. De fait, le bloc essence 1.6 PureTech décline sous deux variantes (180 et 225 ch) est remercié. Dans le même temps, la DS 4 emmenée par le complexe hybride rechargeable de 225 ch élargit son rayon d'action en mode électrique – gestion du logiciel revisité. Comptez 62 km, contre 54 km précédemment. La gamme, en elle-même, s'enrichit de la finition Opéra, qui la coiffe et reçoit de série tous les raffinements accordés à la DS 4, à commencer par l'amortissement piloté par l'intermédiaire de caméras cher à la marque. Pour terminer, la DS 4 déguisée en SUV, alias "Cross", réclame un supplément de 600 € par rapport aux prix indiqués ci-dessus, à partir des finitions Trocadero, Rivoli et Opéra.

DS 9 La grande routière siglée DS Automobiles perd sa motorisation purement thermique : le 4 cylindres essence 1.6 PureTech de 225 ch lui est désormais refusé. La gamme se réduit aux deux modules hybrides rechargeables tels que décrits ci-après, au cœur desquels s'active le bloc précité abaissé à 200 ch. **DS 9 E-Tense 250** (solution monomoteur, 250 ch cumulés, roues avant motrices, BVA8) : 64 100 et 67 000 € sous les finitions respectives Performance Line+ et Rivoli+. **DS 9 E-Tense 4x4 360** (ensemble bimoteur, 360 ch cumulés, transmission aux 4 roues, BVA8) : 73 950 ou 76 850 € sous les mêmes livrées. Pas de bonus, ces prix dépassant les 60 000 €.



DS 9

POURQUOI LES CONSTRUCTEURS INDUSTRIALISENT LA VOITURE D'OCCASION

Le marché de l'occasion est porteur, notamment en raison de la hausse des prix des voitures neuves. Les constructeurs, qui veulent leur part, investissent ce segment. Mais le manque de voitures d'occasion récentes ne leur facilite pas la tâche. Est-ce l'eldorado espéré ?

Par Bertrand Gay

Depuis quelques années, le marché de la voiture d'occasion fait l'objet d'attentions accrues de la part des constructeurs automobiles. En additionnant les ventes de véhicules neufs (VN) et celles de véhicules d'occasion (VO), le marché automobile français était en moyenne au cours de la période 2012-2019 de 7,5 millions d'unités, dont seulement 2 millions vendues directement par les constructeurs sous la forme de voitures neuves. De quoi attiser la curiosité, voire d'aiguiser les appétits, car ces mêmes constructeurs savent depuis quelques années que l'empilement

de réglementations (GSR2 pour la sécurité, normes antipollution et électrification) va dans le sens d'une augmentation des prix des voitures neuves. Ce mouvement était bien identifié depuis de nombreuses années par les constructeurs, qui s'attendent à perdre les acheteurs de VN d'entrée et de milieu de gamme. *"La voiture neuve devient clairement un produit de luxe, avec un risque de décrochage de la classe moyenne"*, souligne Xavier Horent, délégué général de Mobilians, l'organisation professionnelle regroupant tous les métiers de la vente et de l'après-vente. Le VO constitue donc une solution permettant de trouver une voiture capable de transporter une famille et ses

bagages à coût abordable. Les constructeurs cherchent ainsi à capter cette partie du marché qui leur échappe. Tant en volumes qu'en valeur, le marché de l'occasion récente, de 1 à 5 ans, est proche de celui de la voiture neuve.

QUELLE EST LA MÉCANIQUE DU MARCHÉ DE LA VOITURE D'OCCASION ?

La captation d'une partie de ce marché s'appuie sur la maîtrise du flux de voitures revenant des canaux de location, de courte durée (reposant sur le marché du tourisme) ou de longue durée (utilisée par les entreprises). Dans ce dernier cas, les voitures sont exploitées environ quatre années par les entreprises et retournées à leur propriétaire. Celui-ci – ALD (Société Générale), Arval (BNP Paribas) ou bien les filiales de Renault et de Stellantis – remet ces voitures sur le marché de l'occasion. Au fil des années, ces canaux de location ont permis de "produire des voitures d'occasion" en bon état car leurs petits défauts sont corrigés avant la vente. Sont ainsi apparues de grandes enseignes de revente de voitures, telles qu'AutoScout24 ou Aramisauto, pour n'en citer



La Factory VO de Flins sera capable de reconditionner 180 voitures par jour.

TEURS URE D'OCCASION



Une usine de reconditionnement de voitures d'occasion ? Renault y croit !

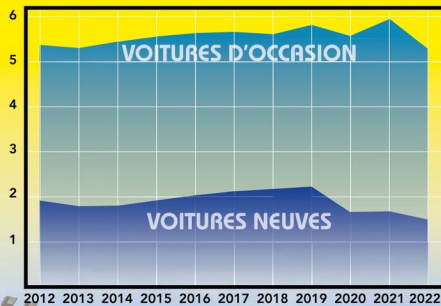
que deux. Cette dernière, créée en 2001, a noué une alliance avec le groupe PSA à l'époque, puis le constructeur en est devenu l'actionnaire majoritaire. "Depuis quelques années, PSA (puis Stellantis) désire capter plus de valeur sur ce marché de la location et de la revente et ne pas laisser ces activités entre les mains des loueurs longue durée et des plates-formes de recommercialisation", indique un ancien cadre de Stellantis. À noter qu'à ces occasions issues de ces canaux de location ou des voitures de démonstration des concessionnaires, s'ajoutent les voitures d'occasion provenant des particuliers.

Le marché des voitures neuves décroche depuis 2020, celui de l'occasion suit deux ans après.

EST-IL POSSIBLE DE FABRIQUER DES VOITURES D'OCCASION ?

Fort du même constat, le groupe Renault déploie une stratégie similaire et est en train de se doter d'un outil qu'il espère efficace en transformant l'usine de Flins. À la fin de la production de la Zoe en 2024, ce site deviendra le premier d'un constructeur basculant de la fabrication de voitures neuves à celle de voitures d'occasion, dans le cadre du projet Refactory. Pour sa partie VO, l'activité a commencé en fin d'année dernière avec de faibles volumes afin de rodé le dispositif et d'identifier les difficultés. "Au cœur de ce projet, notre première usine de véhicules d'occasion démontre notre capacité à industrialiser nos ➔

VENTES DE VOITURES NEUVES ET DE VOITURES D'OCCASION EN FRANCE – 2012-2022 (EN MILLIONS D'UNITÉS)



* Estimation.



Avec Spoticar, Stellantis désire devenir un acteur majeur de l'occasion.

métiers liés à l'économie circulaire. Cette Factory VO nous positionne au meilleur niveau sur le marché en croissance du véhicule d'occasion, avec un outil industriel unique, en mesure de reconditionner jusqu'à 45 000 véhicules par an", avait précisé Luca de Meo, actuel directeur de Renault.

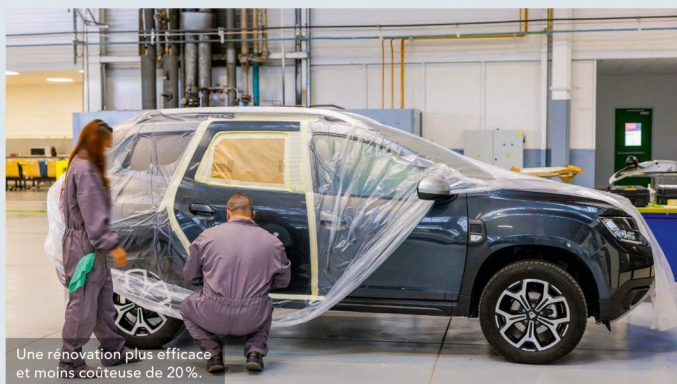
VERS LE RECONDITIONNEMENT DE 100 000 VOITURES D'OCCASION À FINS

La marque promet d'apporter à l'acheteur d'une voiture d'occasion un excellent niveau de qualité et de coût. Pour cela, les méthodes de reconditionnement s'appuient sur les standards de la production de grande série : digitalisation, traçabilité et suivi en temps réel des opérations. La Factory VO s'étend sur 11 000 m², ce qui en fait le plus grand site de reconditionnement d'Europe. Elle sera organisée en trois équipes et capable de reconditionner 180 véhicules par jour, soit 45 000 unités annuelles en 2023. Et ce chiffre pourrait doubler à moyen terme.

Renault espère tirer parti de son expérience industrielle avec une organisation de lignes de montage semblable à celle de la production de voitures neuves afin de garantir une qualité proche de ces dernières et d'optimiser les coûts. Ceux-ci seraient inférieurs de près de 20 % à ceux de travaux identiques réalisés par d'autres acteurs de la rénovation. La Factory VO est organisée en quatre lignes de reconditionnement, et le contrôle technique, assuré par SGS Automotive, est intégré en fin de ligne. Une telle organisation permet de remettre les voitures sur le marché en seulement huit jours au lieu de vingt et un. Les concurrents de Renault suivent les progrès de ce dispositif et se tiennent prêts à lancer de tels projets pour tenter de rattraper le Lorange.

MAIS LE MARCHÉ "VO" CALE

Cependant, les dispositifs mis en place s'appuient sur une dynamique de marché, et celle-ci n'est guère favorable aujourd'hui. Le manque de voitures d'occasion sur le marché français devrait perdurer. En effet, le marché de la VO est alimenté par celui du VN. Or, ce dernier ralentit tant en France qu'en Europe. En cumulant les ventes de ces trois dernières années, de 2020 à 2022, il manque 1,2 million de VN, soit autant



Une rénovation plus efficace et moins coûteuse de 20%.

OLIVIER MARTIN / GAMBIER

de VO en moins dans les prochaines années. Et cette tendance est générale en Europe, avec des ventes qui sont en baisse de 35 % comparativement au niveau de 2019. À la fois cause et conséquence, le prix des voitures neuves et d'occasion s'envole, tandis que la demande de mobilité est toujours présente et que la menace des ZFE pousse au renouvellement du parc automobile et à son électrification.

VERS L'IMPASSE ?

Le manque de voitures d'occasion et les impératifs portant sur la circulation mettent le marché sous contrainte à l'heure du retour de l'inflation en raison de la hausse des prix de l'énergie. "Dans ce contexte, nous pensons que les dimensions financières et sociétales ne sont pas assez prises en compte", a indiqué récemment Xavier Horent, de Mobilians. Et la branche

VO du syndicat de professionnels souligne que dans ce marché, la part relative des voitures âgées de plus de 8 ans progresse. Cela pour des questions de coûts et de meilleure durabilité, mais cette tendance risque de se heurter à la logique des ZFE. À l'inverse, le manque d'occasions récentes, de 1 à 3 ans, va s'amplifier en raison de la baisse des ventes de voitures neuves. Selon AutoScout24, les stocks de VO sont en baisse de 30 % en un an alors que les prix ont augmenté de 13 %. "En septembre, le déséquilibre observé depuis le début de l'année semble s'amplifier, avec une baisse significative des immatriculations mais surtout un transfert vers des véhicules de plus en plus âgés. L'autre évolution marquante est l'absence de progression des hybrides et des électriques, avec une offre en constante diminution et des prix trop élevés", commente Vincent Hancart, directeur général d'AutoScout24 France.

Que faire, donc ? Le gouvernement réfléchit actuellement à l'idée d'une location à 100 € par mois pour l'acquisition d'une voiture neuve ou d'une occasion récente. Les professionnels du commerce automobile plaident pour un élargissement des conditions d'accès à ce type de dispositif pour qu'il concerne de nombreux automobilistes et pour ne pas "subventionner" des voitures provenant de Chine. ■

“ La voiture neuve devient clairement un produit de luxe avec un risque de décrochage de la classe moyenne. ”

Xavier Horent, délégué général de l'organisation professionnelle Mobilians



MOBILIANS

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Les tensions sur le marché de l'occasion viennent perturber la stratégie des constructeurs, mais ceux-ci sont déterminés à "récupérer une part du gâteau". Au cours des prochaines années, ce marché de l'occasion va gagner en importance relative. Il permet aux ménages désireux d'investir le juste prix pour avoir toujours accès à l'automobile.



TIME FOR VICTORY.

WWW.ICE-WATCH.COM

ZONE ROUGE

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



Un combiné numérique dont le design s'inspire des ghetto-blasters des années 80, dicit les communicants, et un support smartphone : brut de fonderie.



PHOTOS : RENAULT

La partie supérieure des portières est vitrée, donc la cellule habitable est totalement hermétique. Ce n'est pas le cas sur la Twizy.

MOBILIZE DUO : ADIEU TWIZY

Derrière le label Mobilize, il y a Renault, qui remplace son quadricycle Twizy par un engin dans la même veine. Nom de code : Duo.

D'abord, il faut parler de Mobilize. C'est une marque à part entière, créée par Renault, qui diffuse des modèles qui lui sont propres. L'emploi du verbe "diffuser" n'est pas anodin. Les véhicules sous label Mobilize ne sont pas mis à la vente mais loués, à l'exemple de la berline Limo, réservée aux professionnels, taxis et chauffeurs de VTC. Chez Mobilize, la possession du véhicule à titre individuel n'entre plus en ligne de compte. En zone urbaine, cela peut avoir du sens. Le quadricycle Duo remplit le cahier des charges en visant beaucoup plus large que la

Limo puisqu'il sera disponible pour les particuliers, toujours sous la forme d'une location. En lui-même, le Duo fait siens les principes sur lesquels repose la Twizy, qu'il est appelé à remplacer dans un an. Les deux sièges sont placés l'un derrière l'autre, en tandem, dans une cellule habitable à laquelle l'utilisateur accède par des portes à ouverture en élytre (elles se déploient en pivotant vers le haut). Les portières du Duo comportent des vitres sur la partie supérieure, et ça, ça change tout... Du côté des dimensions, le nouveau venu occupe plus de place au sol que sa devancière, à raison de 2,43 m en longueur et de 1,30 m en largeur (2,34 m et 1,24 m pour la Twizy). On reste dans les mêmes proportions quoi qu'il en soit, et en fin de compte, les différences les plus marquées sont d'ordre esthétique : le Duo multiplie les angles là où la Twizy fait grand cas des courbes.

Conduite sans permis, à partir de 14 ans, pour le Duo 45 (pour 45 km/h). Permis exigé pour son semblable dont la vitesse maximale est portée à 80 km/h.

45 ou 80 km/h, au choix

Renault ne donne pas la puissance de l'électromoteur placé à hauteur des roues arrière du Duo, on se demande bien pourquoi. À titre indicatif : 5 ch pour la version de la Twizy bridée à 45 km/h et 17 ch pour sa semblable, dont la vitesse maximale est portée à 80 km/h. L'offre du Duo reprend le même schéma. L'autonomie maximale est donnée à 140 km (120 km pour la Twizy), et deux types de recharge sont proposés au choix, soit un connecteur pour les prises domestiques standards ou un chargeur embarqué de type 2.

LES INFOS CLÉS

Mise en location : **fin 2023**

Loyer le plus bas :
175 € sans apport*

Concurrent :
Citroën Ami (qui s'achète)

* Estimation.



15,9%

C'EST LA PART DE MARCHÉ CAPTÉE PAR LES VOITURES ÉLECTRIQUES NEUVES
IMMATRICULÉES EN FRANCE EN SEPTEMBRE.

Cela représente 22479 immatriculations et une progression de 32,3% par rapport au mois de septembre 2021. Les voitures électriques devançant ce faisant leurs semblables carburant au gazole (20319 immatriculations, 14,4% de parts de marché, en baisse de 13,7%), et c'est une première dans notre pays. Les motorisations essence restent majoritaires (52 188, 37,0%, +2,4%), les ensembles hybrides non rechargeables viennent au second rang (29 915, 19,1%, +8,3%), les hybrides rechargeables reculent (11 917, 8,2%, -1,5%) et la bicarburant essence-GPL fait de même (5 011, 3,6%, -6,4%). L'éthanol E85, lui, grimpe en flèche (2 618, 1,9%, +180%).



GREG

BON PLAN

Bornes de recharge mobiles

Imaginez la scène. Vous êtes au volant d'une voiture électrique. La panne sèche n'est pas loin. Pas de bol, la borne de recharge la plus proche est hors service. Vous prenez votre smartphone, lequel contient l'application *ad hoc*, et finalement, la borne de recharge vient à vous. Embarquée dans un fourgon, électrique

comme il se doit, et compatible avec tous les véhicules branchés sur le secteur qui existent à ce jour. Le service est rendu par la société italienne E-Gap, qui propose plusieurs forfaits déterminés en fonction du temps de recharge et de la quantité d'électricité ponctionnée (60 minutes pour 30 kWh, à titre d'exemple). Pour le moment, les fourgons sous label E-Gap circulent en région parisienne. Lyon, Marseille et Bordeaux seront bientôt servies.



EGAP

Si tu ne viens pas à la borne, la borne ira à toi...



RICHARD BRUNEL/PHOTOPOR

"Il suffira de s'inscrire sur une plate-forme."

Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports, interrogé par les journalistes de la chaîne LCI.

Il est ici question des plates-formes de covoiturage. Une saine et gratifiante pratique que le gouvernement entend encourager au moyen d'une incitation financière. "Autour de 100 €", indique Clément Beaune. Le "bonus covoiturage", qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2023, ne sera accordé, hélas, qu'aux automobilistes qui s'inscrivent pour la première fois sur l'une ou l'autre des dites plates-formes. Cette aide pécuniaire cible en premier lieu les trajets domicile/travail.



SUPERCAR

L'utopie selon Pagani

Modène, en Italie, a quelque chose d'une terre sainte. De la ville et de ses alentours sortent d'usine les Ferrari, les Lamborghini et les Maserati, excusez du peu, sans oublier les très exclusives productions de la marque Pagani, fondée en 1999. Celle-ci a deux modèles à son actif, la Zonda et la Huayra, monstres de puissance hors de toutes normes. Le troisième vient d'être dévoilé, et il a pour nom Utopia. Il remplace la Huayra, avec



laquelle il maintient une évidente filiation sur le plan physique. Pas d'électromoteur dans le décor, juste un V12 6.0 fourni par Mercedes qui libère ses 864 ch à l'aide de deux turbos. Chose rarissime tout là-haut dans la stratosphère automobile, la harde est exploitée par une boîte mécanique à 7 rapports. Les 99 exemplaires programmés de l'Utopia sont déjà tous commandés, au prix minimal de 2,17 millions d'euros hors taxes.



PHOTOS: CARLO ANASTASIO

FRED DUGIT/PHOTOPOR



“Nous ne sommes pas sûrs d’y arriver, malgré le potentiel énorme de la Fiat 500e.”

Carlos Tavares,
directeur général de Stellantis,
à l’occasion d’une visite de
l’usine Fiat de Turin (Italie).

Un seul chiffre, qui dit tout : 42225 Fiat 500e ont trouvé preneur en Europe durant les huit premiers mois de l’année, ce qui faisait de la citadine italienne la troisième voiture électrique la plus vendue à la fin août, derrière les intouchables Tesla Model Y et Model 3. En bref, la 500e cartonne.

Carlos Tavares, cependant, estime qu’elle est en mesure de faire beaucoup mieux. Porter la production à 90000 exemplaires au terme de l’année 2022 était un objectif atteignable, d’après lui.

La pénurie de composants électroniques a néanmoins brisé l’élan.

PHOTOS: APTERA



EXPOSITION

Ferrari en terre belge

Il n’y a pas de stand Ferrari au Mondial, mais il est toujours possible d’admirer 16 voitures d’exception sous cachet du cheval cabré par l’entremise de nos confrères de Sport Auto. Le visiteur qui ne serait pas rassasié à tout loisir de se rendre à Bruxelles, jusqu’au 4 décembre au plus tard. Au musée Autoworld plus précisément, là où sont exposées 15 Ferrari “sortant de l’ordinaire”, si tant est que l’on puisse utiliser cette expression s’agissant de cette marque. Des voitures dont il n’existe qu’un seul exemplaire, ayant

appartenu à une personnalité ou conduites par un pilote de renom... La 500 Superfast de l’acteur Peter Sellers ou encore l’unique Daytona Michelotti, pour ne citer qu’elles. Les organisateurs promettent un excellent café italien...

Autoworld : 11, parc du Centenaire, Bruxelles, Belgique.

Exposition “75 anni di Ferrari”, jusqu’au 4 décembre.

Billetterie : www.autoworld.be



MUSEE AUTOWORLD

INSOLITE

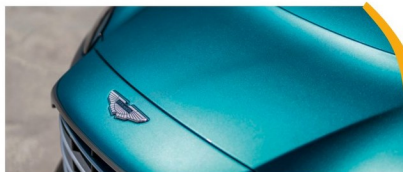
Trois roues solaires

Ce n’est pas un concept-car futuriste sans lendemain. La Gamma sortira des ateliers de la société américaine Apera l’année prochaine, pour une commercialisation sur son marché domestique dans la foulée. Le prix d’attaque est fixé à 25 900 \$ (26 705 € à la date du 10 octobre). Et c’est quoi donc, la Gamma ? Réponse : une petite voiture biplace aux faux airs de squal, posée sur 3 roues et mue par l’électricité. Aucune donnée technique n’est communiquée à ce jour, hormis les autonomies présumées, proprement surréalistes s’agissant de la version la plus haut de gamme, facturée 45000 \$ (46 404 €) : 1600 km, pas moins, contre 400 km pour la Gamma standard. Il y a mieux : les panneaux photovoltaïques installés sur le toit permettent d’engranger 66 km d’autonomie par journée d’exposition. En prime. Théoriquement, la Gamma ne viendra pas en Europe. Mais qui sait ?

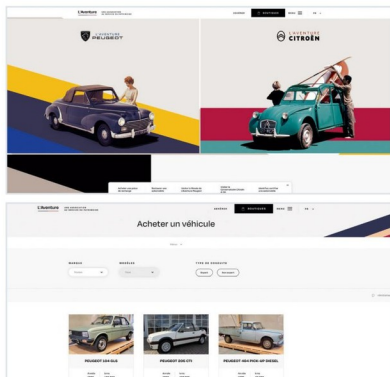
7,6%

C’EST LA PART DU CAPITAL D’ASTON MARTIN ACQUISE PAR LE GROUPE CHINOIS GEELY.

En grande difficulté financière (103 millions d’euros de pertes au premier semestre 2022), Aston Martin vient de procéder à une levée de fonds pour consolider son capital. Pour se maintenir en vie, tout simplement. Le groupe Geely a profité de l’occasion pour entrer dans ledit capital, selon les proportions mentionnées plus haut. Il rejoint ainsi Mercedes, qui détient 9,7% des actions d’Aston Martin. Mercedes dont le chinois est par ailleurs aussi actionnaire (9,1%) et avec qui il se partage Smart à parts égales. En bref, le propriétaire de Volvo, Polestar et Lotus étend peu à peu son emprise sur l’industrie automobile européenne.



DOMINIC FRASER



Des Peugeot et des Citroën anciennes entièrement restaurées par des professionnels en relation étroite avec les constructeurs : pourquoi se priver ?

COLLECTION

L'Aventure Peugeot Citroën DS vend en ligne

Proche des constructeurs, l'association L'Aventure Peugeot Citroën DS gère le musée de L'Aventure Peugeot et le Conservatoire Citroën & DS, sis respectivement à Sochaux et Aulnay-sous-Bois en région parisienne. Elle a aussi un site Internet tel qu'indiqué ci-dessous. On y trouve la billetterie pour les musées susmentionnés, des archives, des produits dérivés, des pièces de rechange, des miniatures et, depuis peu, des véhicules anciens entièrement restaurés. Comptez 15000 € pour une Peugeot 505 Turbo Injection de 1984 (160 ch) avec 113000 km au compteur, à titre d'exemple. La location d'une voiture de collection est également possible.

Site Internet : www.laventure-association.com, rubrique "Acheter un véhicule"

Les chiffres du marché français en septembre 2022



141 137

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en septembre dernier (+5,5% par rapport au mois de septembre 2021).

16,7 %

C'est la part de marché captée par Peugeot en septembre (+13,4%). Suivent Renault (15,8%, -8,6%), Citroën (8,9%, -10,1%), Dacia (8,7%, +2,6%) et Toyota (6,8%, +60,6%).

98,3 g/km

par les voitures neuves immatriculées en septembre. C'est la valeur la plus basse enregistrée en France à ce jour.

Ce sont, en moyenne, les émissions de CO₂ produites

1 112 067

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées au cours des neuf premiers mois de l'année (-11,8% par rapport à la même période en 2021).

BOURSE

Porsche, machine à cash

C'est fait. Plus tôt que prévu. Porsche est entré en Bourse le 29 septembre dernier, et cela fait beaucoup de bruit, bien au-delà des cercles de l'automobile. Les chiffres, de fait, donnent le tournis : 12,5% du capital de la marque engagé, 83,56 € l'action à la clôture de la première séance, une valorisation avoisinant les 77 milliards d'euros, 9,4 milliards d'euros levés en un seul jour... Les économistes parlent de la plus grosse opération boursière en Europe depuis 2011. À court terme, 911 millions d'actions (un hasard, sûrement...) seront émises dans la perspective d'engranger 19 milliards d'euros. Le pactole servira à financer l'électrification de la gamme et le développement des carburants synthétiques.



Porsche fait une entrée en bourse fracassante.

HONDA

Honda présente le Prologue



En fait, il s'agit d'une production commune entre Honda et General Motors. Le SUV Prologue repose sur la plate-forme du Chevrolet Blazer EV, sans pour autant faire le clone. Sa robe et son mobilier intérieur lui sont propres. Machinerie électrique de rigueur, et venue possible en Europe par là même.

Audi aura une citadine

L'A1 n'aura pas de descendance, c'est acté et l'on n'en parle plus. Ben si ! À en croire les propos tenus par un pont de la marque, selon lesquels "nous avons un intérêt fort pour les petites voitures de ville", Audi n'abandonnera pas le secteur. La future citadine électrique de Volkswagen servira de matrice.



Une autre histoire

Oubliez Koleos et Kadjar, la lettre K (Kangoo faisant office d'exception notable) n'est plus de saison chez Renault. Le nouvel Austral fait table rase du passé. Pour mieux se concentrer sur le rival à abattre, le Peugeot 3008.

Par Guy L'Hospital Photos Yann Lefebvre



C'EST SANS DOUTE À LA POMPE QUE L'AUSTRAL
FINIRA PAR FAIRE LA DIFFÉRENCE AVEC SES
CONCURRENTS. L'E-TECH FULL HYBRID 200 CH
ANNONCE 4,6 L/100 KM ●●●



LA GAMME AUSTRAL

MOTEURS / FINITIONS	ÉQUILIBRE	TECHNO	ICONIC
Mild hybrid 130 ch 48 V BVM6	33 400 €	35 900 €	—
Mild hybrid 160 ch 12 V auto	—	37 400 € ⁽¹⁾	40 200 €
E-Tech full hybrid 160 ch auto	—	39 900 €	—
E-Tech full hybrid 200 ch auto	—	40 700 € ⁽¹⁾	43 500 € ⁽¹⁾

(1) Ligne Esprit Alpine disponible : + 1 400 €.

Contrôle + F “Kadjar” : aucun résultat ne correspond à votre recherche ! Sur les quelque soixante pages qui composent le dossier de presse du Renault Austral, à aucun moment il n'est fait référence à son prédécesseur, le Kadjar. Bonjour, l'esprit de famille ! Il faut dire que l'ancien SUV compact a passé l'essentiel de son temps à perdre son souffle derrière le Peugeot 3008. Sans se retourner, le nouvel Austral part en chasse du SUV Peugeot. Comme la proie n'est pas facile, il sort l'artillerie lourde. “Mild hybrid” (c'est-à-dire micro-hybride) ou “full hybrid” (c'est-à-dire hybride non rechargeable), boîte automatisée multimode à crabots,

roues arrière directrices, banquette arrière coulissante, instrumentation de bord connectée de type OpenR... sur le papier au moins, le nouvel entrant fait figure d'épouvantail dans le segment, très convoité mais encombré, des SUV compacts. Il mesure 4,51 m de long, 1,83 m de large et sa hauteur atteint 1,65 m. Il repose sur la plate-forme CMF-CD de l'Alliance et sur un empattement de 2,67 m. Il se muscle sans singer le Peugeot, soigne son niveau d'équipement et sa finition. Sur les modèles Techno et Iconic, même si le lien n'est pas évident à percevoir, l'Austral propose une ligne Esprit Alpine multipliant les références à la marque qui prône la légèreté avant toute autre qualité. À bord des versions haut de gamme, la

planche de bord s'organise autour du double écran, dit OpenR, qui associe une dalle horizontale de 12,3 pouces pour le combiné d'instruments et une verticale de 12 pouces pour la navigation et les diverses fonctions multimédias. À cela, l'Austral ajoute en option un véritable affichage tête haute de 9,3 pouces (700 €).

Avec les multiples écrans, l'ambiance fait son petit effet, à l'exact opposé de son devancier.

Il se montre aussi beaucoup plus habitable avec une belle impression d'espace en largeur, de l'aisance au niveau des jambes ainsi que la possibilité d'opter pour une banquette coulissante sur ➔





REPOSE-MAIN PRATIQUE

Pour manipuler sans trembler l'écran multimédia, ce repose-main ajustable sur la longueur de la console se montre très pratique à l'usage.



APPLIS À LA CARTE

Via le Play Store de Google, il est possible de télécharger différentes applications spécialement adaptées pour fonctionner sur Android Auto.



MISE AU POINT

Sur le mode Perso, mais aussi sur les autres dans des fourchettes réduites, il est possible d'ajuster l'amplitude et la vitesse de braquage des roues arrière.



FREIN À MAIN

Grâce à deux palettes, comme sur la Mégane E-Tech, l'Austral propose un freinage régénératif ajustable. De quoi recharger rapidement la petite batterie de 2 kWh en descente.



QUATRE MODES SUR LE POUCE

Grâce à ce bouton, il est possible de sélectionner à la volée, par de petites impulsions, l'un des quatre modes de conduite : Éco, Confort, Sport, Perso.

ESPRIT, ES-TU LÀ ?

Liserés bleus, drapeau bleu-blanc-rouge, sigle sur les appuie-tête, la ligne Esprit Alpine fait dans le subliminal. Pour certains fans de la marque de Dieppe, c'est déjà trop.

Technologique et chic

Il faudra attendre de pouvoir s'installer dans un modèle "premier prix" pour porter un jugement définitif. Mais il faut reconnaître que l'habitacle de l'Austral, en version haut de gamme Iconic Esprit Alpine, en met plein la vue. Finition léchée, matériaux agréables au toucher et un équipement de haut vol. L'écran multimédia se manipule sans difficulté même s'il faut un peu d'habitude pour trouver son chemin vers la fonction ou

le réglage souhaité. Les sièges manquent un peu de soutien au niveau des jambes, mais le maintien latéral est assez renforcé. À l'arrière, le tunnel de servitude reste discret et la banquette coulissante permet d'aménager facilement différentes configurations afin de privilégier plus ou moins la capacité de chargement ou l'aisance aux jambes des occupants. Les rangements sont nombreux et plutôt vastes.



Le combiné d'instruments propose quatre vues différentes dont une qui permet de répliquer la carte de navigation.



Les quatre roues directrices (1800 € en option) sont vivement conseillées. Grâce à cela, l'Austral gagne en agilité et maniabilité.



① À l'arrière, les occupants sont parfaitement installés. De plus, la banquette coulisse (option avec ligne Esprit Alpine) sur 16 cm. ② Sous le plancher de coffre, un bac supplémentaire, en partie occupé par une batterie 12 V.



16 cm. De quoi moduler au choix l'espace dévolu aux places arrière ou au compartiment à bagages. Ce dernier dispose d'un hayon motorisé de type mains-libres (depuis la télécommande ou en passant son pied sous le bouclier).

Les motorisations diesel n'ont plus le droit de cité sous le capot aluminium de l'Austral.

Celui-ci mise sur des 3 ou 4 cylindres essence mild (130 ou 160 ch) ou full hybrid (160 ou 200 ch). C'est avec le plus puissant que nous avons effectué ce premier essai. Comme sur les Clio, Captur et Arkana, l'Austral choisit d'associer un petit moteur 3 cylindres (130 ch) à une machine électrique de 50 kW (soit 68 ch) et un alterno-démarreur qui propose encore 25 kW (soit 34 ch). Ce complexe attelage est géré via la boîte à crabots dite multimode capable de combiner quatre rapports consacrés au thermique et deux autres à l'électrique, le tout offrant une quinzaine de combinaisons. Soyez rassuré, pour le conducteur, tout cela reste transparent, même s'il faut composer avec quelques à-coups, une

réelle lenteur au rétrogradage en conduite dynamique et même des phases où le moteur thermique tourne (pour maintenir la batterie en charge) alors que vous avez levé le pied de l'accélérateur. Chez Renault, on promet une mise au point "aux petits oignons" avant livraison des premiers modèles, en fin d'année. Affaire à suivre.

Le châssis 4Control, avec son train arrière multibras et ses roues directrices (jusqu'à 5° contre 3,5 sur le précédent système), n'a nullement besoin de réglage supplémentaire. C'est le point fort de ce Kadj... pardon, Austral, qui semble avoir les moyens de semer un 3008 sur une petite route de montagne. Pour cela, vous aurez la possibilité d'ajuster le système sur une échelle de 1 à 13. Si jouer au metteur au point de comptoir ne vous intéresse pas, sachez que le système est préréglé sur chacun des modes de conduite.

Sur la route, exception faite des quelques réactions incongrues de la boîte de vitesses et d'une direction qui mériterait un peu plus de précision, l'Austral donne le ton dans sa catégorie. C'est vrai pour le comportement routier et le confort même si



PLUS
Rapport agrément/confort
Faible consommation
Présentation intérieure

MOINS
Boîte de vitesses
Direction peu incisive
Rapport prix/équipement

l'absence de vitrage feuilleté (proposé par le 3008) devrait générer davantage de bruits d'air sur autoroute. Le confort est ferme, surtout avec les grosses roues de 20 pouces, mais la filtration des petits défauts est plutôt efficace.

C'est sans doute à la pompe que le nouveau SUV Renault finira par faire la différence. Contrairement à Peugeot et à nombre de concurrents, l'Austral exclut (pour l'instant?) la solution hybride rechargeable (PHEV) pour se concentrer

sur du full hybrid, autrement dit hybride simple sans possibilité de recharger la batterie directement sur une prise de courant. Moins impressionnante sur le papier, cette solution permet à l'Austral de revendiquer une consommation de seulement 4,6 l/100 km, un chiffre à mettre en rapport des 200 ch et 410 Nm de couple proposés. Pour obtenir ce résultat, le système repose sur une batterie lithium-ion de 2 kWh qui permet, selon Renault, de couvrir en 100% électrique 80% des trajets urbains quotidiens. Difficilement vérifiable, mais crédible tant les batteries se rechargent rapidement en utilisant à bon escient la récupération d'énergie ajustable via deux palettes derrière le volant. L'Austral échappe à tous les malus, même celui qui concerne le poids. De quoi aider à accepter le positionnement prix du nouvel entrant. Avec ce moteur en finition Iconic Esprit Alpine, il s'affiche à 44 900 €. Si vous ajoutez le toit vitré panoramique, la surmonte audio, la peinture gris satiné, les roues directrices, les projecteurs Matrix LED comme sur notre modèle d'essai, la barre des 50 000 € est vite franchie. C'est peu ou prou le prix d'un Peugeot 3008 hybride rechargeable 225 ch en finition GT, qui n'est pas considéré comme la meilleure affaire de la catégorie. On vous l'avait bien dit : il n'y a vraiment plus rien de commun avec une voiture ayant pu représenter Renault dans la catégorie des SUV compacts. ■

L'avis de Guyl'Hospital



Est-ce qu'un Peugeot 3008 ne ferait pas aussi bien sans toute cette technologie ? Je me le demande.

70%
Quotient
Emotionnel

La ligne Esprit Alpine se distingue par ses liserés bleus, ses logos brodés sur les appuie-tête et, bien sûr, son drapeau bleu-blanc-rouge. Rappelons que l'Austral est assemblée à Palencia en Espagne...

RENAULT AUSTRAL 51 E-Tech full hybrid 200 ch Iconic Esprit Alpine

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance cumulée	■ 199 ch ⁽¹⁾
	205 Nm (thermique) + 205 Nm (e-Motor) + 50 Nm (alternateur-démarrateur) ⁽²⁾
Couple maxi	
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess. + électrique
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Batterie/capacité brute	■ lithium-ion/2 kWh
Boîte/nombre de rapports	auto multimode/15
(1) Puissance maxi : 130 ch à 4500 tr/mn + 68 ch (e-Motor) + 34 ch (alternateur-démarrateur).	
(2) Couple cumulé : 410 Nm (limité par la boîte de vitesses).	

Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,1 m ⁽³⁾
Pneumatiques	235/45 R 20
(3) Avec roues arrière directrices.	

Dimensions/Poids

L/l/h/emplacement	4,51/1,83/1,65/2,67 m
Poids/tractable freiné	1 517/1 500 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 8,4 s
Vitesse maxi	■ 175 km/h

Coffre

Volume de coffre	■ 430-555 dm ³
------------------	---------------------------

LE BUDGET

Prix	■ 44 900 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (109 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	51 650 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité
(5) Malus et options inclus.	

Équipements de série ■

Accès et dém. mains-libres, aide au maintien dans la voie, 7 airbags, banquette AR coulissante, caméras pano 360°, frein. urg. auto en RV et RA, voyon motorisé (ouv. mains-libres), instrum. num. 12,3 pouces, jantes 20 pouces, projecteurs LED adapt., régl. vit. adapt., rétro central photosensible, sellerie mixte similicuir/tissu, syst. multim. écran central 12 pouces, siège conducteur élec., sièges et volant chauff., surv. angles morts...

Options

Raffiche tête haute (700 €), pack Harman Kardon 12 HP/485 W (850 €), pare-brise chauffant (100 €), peinture métallisée/satinée (650/1 800 €), projecteurs Matrix LED (800 €), roue de secours golette (180 €), roues AR directrices (1 800 €), toit vitré pano (800 €)...

Consommation

Consommation mixte	■ 4,6 l/100 km
Réservoir	55 l

Note EuroNCAP

Pays de fabrication	En cours Espagne
---------------------	---------------------

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Si Renault parvient à gommer les petits désagréments liés au fonctionnement de la boîte de vitesses, l'Austral pourrait enfin faire trébucher le Peugeot 3008. Côté tarif, il ne se mouche pas du coude, mais sa faible consommation le rend peu onéreux à l'usage.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



BASIQUE INST

Se faisant une petite place dans le secteur convoité des voitures électriques et hybrides rechargeables, MG introduit une version thermique du ZS avec, au menu, des prestations moyennes mais un tarif séduisant.



ANT

La montée en gamme gagne tous les constructeurs. Même Dacia affiche désormais une réelle volonté de vendre des voitures un peu plus chères, plus technologiques et mieux équipées. En particulier avec ses futurs Bigster et son prochain Duster. Mais alors, qui va occuper le très couru marché du low cost, également qualifié “d’essentiel” par certains et qui séduit tant en Europe et ailleurs sur la planète ? Le chinois MG, tiens donc ! À la demande de ses clients du Vieux Continent, il leur permet de rouler dans un SUV de 4,23 m qui a plutôt fière allure à partir de 17 490 € pour une version 1.6 de 106 ch, avec boîte manuelle à 5 vitesses. Le modèle qui nous intéresse ici constitue la proposition haut de gamme du ZS “essence” ; il est mû par un 3 cylindres turbo d’origine General Motors, associé à une transmission manuelle à 6 vitesses. Pour autant, elle ne revendique “que” 5 ch de plus que “l’atmo”.

En grimpant à bord puis à l’usage, le conducteur au séant fragile est séduit par le moelleux des sièges.

Il s’y enfonce comme dans un vieux sofa et c’est agréable, faute de bien maintenir en virage. Vu les performances (nous y reviendrons), ce n’est pas dramatique. Ils participent au bon confort qui va de pair avec un amortissement souple qui avale grosses et petites irrégularités de la chaussée sans broncher. Idéal dans nos cités où les voiries semblent laisser à l’abandon l’entretien du macadam.

Ce bien-être continue avec une habitabilité généreuse à l’avant comme à l’arrière, aussi bien en espace aux jambes qu’en garde au toit. Malheureusement, la banquette est implantée trop ➔

bas, obligeant les occupants de deuxième rang à voyager les genoux en hauteur. La qualité de la finition mêle le bon, avec des plastiques moussés en haut de console, et le mauvais, avec des matériaux durs en partie basse et sur les contre-portes. Rien de rédhibitoire toutefois. Mention très bien en revanche pour le coffre qui, avec 490 dm³, propose un large volume dont le chargement est hélas entaché par une imposante marche.

Au volant, il ne faut pas chercher l'extase, ce MG ZS est juste un moyen de se déplacer d'un point A à un point B.

Le vrai problème, ce sont les performances. Mou, peu enclin à monter dans les tours, sujet aux à-coups à bas régime et associé à un embrayage peu progressif, le 3 pattes GM souffre ici d'une transmission trop longue qui pénalise grandement les reprises. Même la vitesse maxi est atteinte sur l'avant-dernier rapport ! Une médiocrité technique qui impose de rouler "à fond", ce qui engendre une consommation un peu élevée avec 7,6 l/100 km en moyenne selon nos mesures. Heureusement, le silence de fonctionnement appréciable permet d'envisager de longs trajets, pas trop rapides, sans fatigue. En châssis, si la tenue de route rassure grâce, entre autres, aux excellents pneumatiques Michelin Primacy 3 de notre modèle d'essai, le comportement routier n'a rien de dynamique. La direction manque de précision, l'amortissement très souple génère du roulis et se met à



La présentation n'a pas à rougir et l'équipement de cette version Luxury affiche complet... à part la climatisation à réglage manuel !



❶ L'espace ne manque pas à l'arrière et la banquette franchement moelleuse invite au voyage, même si, implantée trop bas, elle oblige les grands gabarits à voyager les genoux très pliés.
❷ Vaste mais pas très bien conçu à cause d'une imposante marche, le coffre de 490 dm³ peut s'agrandir grâce à de classiques dossiers rabattables 2-3/1-3 qui permettent de grimper jusqu'à 1 375 dm³.

L'avis de Stanislas Larroumet



Rares sont les voitures avec lesquelles je m'ennuie autant. Ce SUV est confortable et silencieux, heureusement.



EN CHÂSSIS, SI LA TENUE DE ROUTE RASSURE, LE COMPORTEMENT ROUTIER N'A RIEN DE DYNAMIQUE ●●●

MG ZS 1.0 T-GDi 111 ch Luxury

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 111 ch à 5 200 tr/mn
Couple maxi	■ 160 Nm à 1 800 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,5 m
Pneumatiques	215/55 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,23/1,81/1,65/2,58 m
Poids/tractable freiné	1 300/750 kg

Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km	■ 33,8/11,8 s
90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 16,4/24,4/37,7 s
Vitesse maxi	■ 152 km/h ⁽¹⁾
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/66 m
	(1) 175 km/h en 4 ^e .

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 143/142 cm
Volume de coffre	■ 490 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 42,5/65,4/67,9 dB
------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	■ 20 990 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 898 € (149 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	22 538 €
Garantie	■ 7 ans, 150 000 km
	(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

4 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au démarrage en côte, alarme, ouverture de coffre arrière, banquette 40/60, Bluetooth, caméra à 360°, clim. manuelle, compteurs numériques, détecteurs pluie/luminosité, ESP, sellerie similicuir, sièges AV chauffants, siège conducteur électrique, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran tactile/GPS/Apple CarPlay/Android Auto/prises USB, toit ouvrant...

Option

Peinture métallisée : 650 €.

Consommations

Moyenne	■ 7,6 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 7,6/7,5/7,7/8/100 km
Autonomie/réservoir	■ 592 km/45 l

Note EuroNCAP

Paqs de fabrication	3 étoiles
	Chine

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Bien construit, confortable et habitable, ce MG ZS 100% thermique souffre de prestations dynamiques très moyennes, à commencer par ses performances. Son tarif peut séduire, mais un Dacia Duster fait encore mieux.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Le large toit ouvrant livré de série illumine l'habitacle. Les petits logos MG brodés dans les appuie-tête apportent une touche de luxe.

pomper quand la chaussée se dégrade. Encore une fois, si cela peut contenter les usagers cherchant uniquement à se déplacer, les amateurs de plaisir de conduite ne trouveront pas du tout leur bonheur. Loin de là.

En revanche, ceux à la recherche de bonnes affaires se régaleront à la lecture du tarif. Cette version huppée Luxury propose un équipement très complet : toit ouvrant, sellerie cuir, siège conducteur électrique et sièges chauffants à l'avant... à quelques aberrations et lacunes près toutefois, comme l'absence de climatisation automatique ou encore une instrumentation 100 % numérique qui, sur le papier, en jette, mais qui, en réalité, évoque davantage un vieux jeu vidéo des années 90 avec une lisibilité moyenne. Mais à 20 990 €, auxquels il faut cependant ajouter un important malus de 898 €, l'acheteur en a pour son argent et la concurrence traditionnelle a bien du mal à suivre. À titre d'exemple, un Citroën C3 Aircross PureTech de 110 ch est facturé *a minima* 22 350 € avec une dotation de série bien plus légère. Si les chasseurs de bons plans regardent du côté de Dacia, le MG ZS perd toutefois de son intérêt. Pour ne pas dire complètement. À partir de 15 990 €, carte grise et malus inclus, le cousin roumain de Renault propose en effet une très économique version Eco-G fonctionnant au GPL (0,87 € par litre en moyenne le jour où nous écrivons ces lignes) de son Duster aux prestations routières d'une autre dimension et profitant d'une image robuste facilitant sa revente. Certes, il est moins bien équipé et sa finition se montre plus basique, mais sa popularité plaide en sa faveur. Reste au chinois une garantie 7 ans ou 150 000 km qui peut rassurer les plus frileux. ■

PLUS

Confort et habitabilité
Rapport prix/équipement
Garantie 7 ans

MOINS

Performances médiocres
Peu dynamique
Mécanique désagréable

Le charme ne suffit pas



En s'immerçant dans la catégorie très convoitée des SUV compacts haut de gamme, le Tonale d'Alfa Romeo joue de ses charmes latins. Mais il doit faire face à un tout nouveau BMW X1 très bien né.

Par **Stanislas Larroumet** Photos **Yann Lefebvre**

Il y a fort longtemps, pendant mon très bref parcours d'étudiant, j'ai eu l'opportunité d'assister à quelques cours de culture générale animés par un professeur qui nous "apprenait" à lire : *"Si la lecture du livre que vous avez entre les mains vous ennuie au bout de 10 ou 15 pages, fermez-le, posez-le et prenez-en un autre. Lire doit être un plaisir, pas un supplice..."* Une technique mise à profit et qui, malheureusement, a rencontré certaines

similitudes à la découverte de l'Alfa Tonale. Derrière une belle plastique qui donne irrémédiablement envie de s'installer derrière le volant, comme le titre alléchant d'un roman laisse suggérer que l'on va plonger dans sa lecture, le conducteur va de déception en déception à cause notamment, nous le verrons, d'un agrément de conduite en berne. Le BMW X1 ne promet pas le plaisir de conduite d'une Porsche 911 mais, au contraire de son dessin plus massif qui pourrait laisser imaginer un

certain ennui derrière le cerceau, ce bavarois donne davantage le sourire. Comme quoi, il ne faut jamais se fier aux apparences ni tout miser sur le look...

SUR LA ROUTE

Vous l'aurez compris en lisant les premières lignes de ce texte qui, je l'espère, ne vous ont pas fait poser votre magazine sur la table de chevet, le Tonale pêche là où les fans l'attendent le plus : l'agrément de conduite ! Dans l'inconscient collectif et plus encore pour ceux qui aiment conduire, une Alfa, c'est vivant, ça chante, c'est performant et c'est plaisant à conduire. Les Giulia et Stelvio, qui ne sont pas exemptes de certains défauts, tant s'en faut, en sont d'ailleurs de formidables témoins, surtout en version Quadrifoglio. Oubliez ces deux machines avant de prendre le volant ➔





BMW X1

- ❶ Exit le levier à impulsion et la molette iDrive typiques des BMW, le nouveau X1 hérite de la technologie du Série 2 Active Tourer avec un sélecteur à gâchette et de gros boutons pour accéder directement à quelques fonctions.
- ❷ Paramétrable, l'instrumentation, totalement refondue par rapport à la génération sortante, demande un peu d'adaptation et n'a pas, selon nous, le charme des anciennes BMW.



Très bien assis, le conducteur doit toutefois se pencher sérieusement sur les nombreuses fonctions de l'écran central pour en maîtriser toutes les subtilités.

BMW X1 PLUS

Agrément d'utilisation
Habitabilité/coffre/modularité
Performances convaincantes

MOINS

Tarif élevé
Beaucoup d'options
Environnement intérieur froid

ALFA ROMEO TONALE PLUS

Style alléchant
Présentation intérieure
Garantie 5 ans

MOINS

Agrément moteur-boîte
Performances
Habitabilité-coffre



SUR LA ROUTE, LE NOUVEAU X1
DOMINE LARGEMENT LE DÉBAT FACE
À UN TONALE QUI DÉÇOIT PAR
UN AGRÉMENT MÉCANIQUE TRÈS LIMITÉ ...



du dernier-né de la marque au *biscione*. Commençons tout de même par un bon point. Doté d'une technologie MHEV (Mild Hybrid Electric Vehicle : "hybridation légère", en français), reposant sur une batterie 48 V d'une capacité de 0,77 kWh, le Tonale effectue ses premiers mètres en 100 % électrique sans un bruit, ce qui permet de faire un créneau avec très peu d'à-coups ou d'évoluer dans les bouchons sans éveiller la mécanique. Ensuite, à peine l'accélérateur effleuré, le 4 cylindres 1,5 l de 130 ch se met en branle sans émoustiller franchement son utilisateur. Connu pour équiper, entre autres, les cousins de Jeep comme le Renegade, il rechigne à grimper dans les tours et lorsqu'il s'y colle, c'est de façon bruyante. Il manque de tonus à bas régime et se voit surtout, hélas, associé à une transmission robotisée à double embrayage peu réactive et lente dont le fonctionnement évoque parfois celui d'une mauvaise transmission à variation continue japonaise. Bref, ce tableau mécanique peu convaincant est heureusement relevé par un comportement routier très sain et sûr, illustré par une tenue de route difficile à prendre en

défaut. Les prises de roulis sont très contenues grâce à un châssis efficace, où la direction vive et au ressenti un peu artificiel peut toutefois dérouter certains conducteurs. Mais tout cela au prix d'un confort assez ferme, quelque peu entaché par les jantes 20 pouces de la finition Edizione Speciale de notre essai.

Au volant du nouveau X1, c'est un peu l'opposé de ce que beaucoup pourraient penser d'une BMW.

Contrairement aux idées reçues, l'amortissement fait preuve ici d'une belle souplesse qui préserve les vertèbres, mais génère davantage de roulis qu'avec le Tonale sans pour autant desservir l'agrément. En d'autres termes, le conducteur sait plus précisément où il pose ses roues grâce, surtout, à une direction parfaitement paramétrée, qui trouve le bon compromis entre souplesse et précision. Plus confortable, le X1 est aussi plus performant et agréable à l'usage. Bien qu'il ne compte que 3 cylindres, son petit 1,5 l développant 136 ch et 10 Nm de couple en moins que la mécanique italienne fait preuve d'une bien meilleure santé et ➔



Bonne position de conduite aussi à bord du Tonale, dévoilant un environnement plus sportif qui ne déroutera pas les amateurs de la marque.



ALFA ROMEO TONALE

- ❶ Maniable à souhait elle aussi, l'instrumentation de l'Alfa s'avère plus lisible avec de "vraies" aiguilles numériques surmontées par une élégante casquette à double bossage.
- ❷ Un levier de vitesses classique pour le Tonale qui profite, de série, d'immenses palettes au volant permettant de jouer avec une boîte de vitesses d'une lenteur inouïe.



MOINS DÉVELOPPÉE, LA FIBRE FAMILIALE
DU TONALE DOIT FAIRE FACE
À UN X1 QUI, APRÈS DEUX GÉNÉRATIONS,
A PEAUFINÉ LA QUESTION ●●●



BMW X1

- ❶ Très pratique, le système de recharge par induction permet d'avoir le téléphone parfaitement lisible et bloqué par un levier.
- ❷ La banquette coulissante prouve à quel point BMW maîtrise la conception de ses SUV depuis 1999 avec le X5. ❸ Vaste et facile à charger, le coffre est idéal pour les familles.



monte plus aisément vers la zone rouge. En ville aussi, l'allemand gagne des points grâce à son rayon de braquage inférieur qui lui procure une meilleure maniabilité.

VIE À BORD

En changeant de chapitre, nous pouvions espérer que le milanais reprenne l'avantage. Eh bien non. Là encore, le BMW enfonce le clou. Plus spacieuse, dotée d'un volume de chargement supérieur, cette troisième génération de X1 peut être équipée d'une très pratique banquette arrière coulissante qui permet, au choix, de privilégier espace aux jambes ou capacité d'import. Certes, il est gonflé de la part de BMW de la facturer en option compte tenu des tarifs pratiqués, mais la proposition a le mérite d'exister. En revanche, à l'instar de toutes les BMW de dernière génération comme le très proche Série 2 Active Tourer, la présentation résolument moderne avec une ergonomie totalement repensée réclame un certain temps d'adaptation avant de pouvoir assimiler toutes les commandes. Pour être vieux jeu, je préférerais avant! Avec la grosse molette sur la console centrale pour faire défiler les menus sur un écran hyper-lisible et avec une instrumentation à aiguilles (numériques ou classiques) qui était



selon moi l'une des marques de fabrique principales des productions de Munich.

Aujourd'hui, c'est certes bien fait, mais peut-être trop avant-gardiste à mon goût et moins intuitif.

Et puis, côté style, difficile de tomber sous le charme de cette planche de bord bien construite mais relativement triste. L'Alfa prouve ici (enfin !) son caractère latin avec un dessin plus original, caractérisé par la double casquette des compteurs, le bouton stop/start situé sur le magnifique volant où les grandes palettes de la boîte robotisée insufflent un esprit résolument sportif. Très facile d'utilisation, l'écran central "à l'ancienne" propose des graphismes de qualité (même si BMW fait encore mieux)

et les commandes physiques de la climatisation s'avèrent plus simples à manier que les touches digitales du X1. Avec le Tonale, Alfa prouve également qu'un constructeur italien sait (enfin !) fabriquer sérieusement ses voitures : la qualité de finition made in Italy n'a pas à rougir face à celle de l'allemand. En revanche, dommage que la modularité soit moins aboutie avec des dossiers arrière rabattables en deux parties (60/40) contre trois (40/20/40) sur le BMW plus pratique pour, par exemple, transporter des paires de skis et conserver les deux assises latérales, toujours plus confortables que celle du milieu. Enfin, comme déjà évoqué plus haut, l'amortissement plus souple du BMW préserve davantage le confort et la quiétude à bord. Le niveau sonore moins élevé, malgré de légers bruits d'air à partir 110 km/h

au niveau des rétroviseurs extérieurs, fait encore gagner des points supplémentaires au bavarois qui, décidément, affiche une réelle fibre familiale. Mais il n'a pas le charme du Tonale qui, il est vrai, pourra séduire et même faire oublier certains défauts à ceux qui veulent absolument rouler dans le premier SUV compact né à Arese.

BUDGET

Pour se l'offrir, le sacrifice financier sera moins important que celui exigé par le nouveau X1 qui est véritablement hors de prix. Car il ne faut pas croire que le Tonale soit donné. Mais les tarifs BMW commencent en effet à 39900 € contre 35400 € pour l'Alfa. Les deux versions qui nous intéressent aujourd'hui valent respectivement 42350 € et 39000 € avec des niveaux ➔



ALFA ROMEO TONALE

- ❶ Moins accueillant à l'arrière, le Tonale confère un sentiment de confinement dû à ses surfaces vitrées plus réduites.
- ❷ Le DNA permet de sélectionner différents modes de conduite, mais l'agrément n'évolue pas.
- ❸ Plus petit et moins pratique, le coffre suffit toutefois pour une famille voyageant léger.



Plus confortable et habitable, le X1 est un excellent compagnon de route. Pas ridicule pour autant, le Tonale mise davantage sur le style.

L'avis de Stanislas Larroumet



Quel ennui au volant !
La mise au point du
groupe motopropulseur
est à revoir. À regarder
plus qu'à conduire...

40%
Quotient
Emotionnel



C'EST LE X1 QUI CONSOMME LE MOINS.
C'EST À SE DEMANDER POURQUOI S'AFFUBLER
D'UNE MICRO-HYBRIDATION ★★★

d'équipements différents comme le régulateur de vitesse adaptatif et les jantes de 20 pouces, de série sur le Tonale, auxquels le X1 répond par une sellerie similicuir livrée sans supplément.

Comme souvent chez les constructeurs germaniques, la liste des options est longue comme un jour sans pain.

Si cela peut très facilement alourdir la facture, les clients les plus exigeants pourront en revanche presque se concocter une voiture sur-mesure qui ne ressemblera pas à celle du voisin : un argument qui peut faire mouche pour se distinguer, le précédent X1 étant la BMW la plus vendue en France. Une performance commerciale que devrait

logiquement réitérer le nouveau qui propose d'ores et déjà des motorisations essence, diesel, hybrides rechargeables, des versions à transmission intégrale et, d'ici peu, une déclinaison 100 % électrique. C'est ce qui s'appelle ratisser large. De son côté, le Tonale existe en essence et en diesel mais, pour profiter des quatre roues motrices, il faudra attendre 2023 et l'arrivée d'une version hybride rechargeable de 275 ch promettant jusqu'à 80 km en tout-électrique.

En débarquant sur un marché déjà bien occupé par des acteurs réputés comme Volvo (XC40), Audi (Q3), Mercedes (GLA) ou, comme ici, BMW, Alfa Romeo devait se faire remarquer. Le Tonale propose une garantie 5 ans qui pourrait faire

taire les réfractaires à l'automobile italienne qu'ils considèrent comme peu fiable. Un tranquillisant que BMW facture 2400 €, creusant encore davantage la différence de tarif entre nos deux SUV du jour. Finalement, à équipement équivalent, le BMW est facturé 49 120 € contre 40 650 € pour l'Alfa... sans compter un malus plus important : 898 €, contre 280 € pour le Tonale. Pourtant, derrière des valeurs d'homologation plus flatteuses pour l'Alfa, c'est le X1 qui consomme le moins avec une moyenne de 7 l/100 km, soit 0,4 l/100 km de moins que l'Alfa. C'est à se demander pourquoi s'affubler d'une micro-hybridation. Cette dernière ne semble porter ses fruits qu'en ville (7,4 l/100 km contre 7,7 l/100 km). ■

L'agrément est bien réel. Même avec un petit moteur, le X1 donne envie de prendre la route en famille!



BMW X1 sDrive 18i 136 ch xLine

ALFA ROMEO TONALE

1.5 Hybrid 130 ch TCT7

Edizione Speciale

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

	BMW X1	Alfa Romeo Tonale
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	136 ch	130 ch
Couple maxi	230 Nm	240 Nm
Type	3 cyl., turbo essence	4 cyl., turbo ess., MHEV 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm ³ /7 CV	1469 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. double embrayage/7	rob. double embrayage/7
Châssis		
Diamètre de braquage	11,7 m	12,4 m
Pneumatiques	245/45 R 19	235/40 R 20
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,50/1,85/1,64/2,69 m	4,53/1,84/1,60/2,64 m
Poids/traction freiné	1583/1700 kg	1619/1500 kg
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	31/9,4 s	32,9/10,7 s
90 à 130 km/h en Drive	8,4 s	10,2 s
Vitesse maxi	196 km/h	181 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/63 m	10/30/63 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jantes AR	32-19 cm ⁽¹⁾	27 cm
Largeur aux coudes AV/AR	147/146 cm	149/145 cm
Volume de coffre	516-623 dm ³ ⁽¹⁾	430 dm ³
<small>(1) Selon la position de la banquette coulissante.</small>		
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	39/64/67,5 dB	45,5/66,4/69,7 dB
LE BUDGET		
Prix	42350 €	39000 €
Malus écologique (CO ₂)	898 € (149 g/km)	280 € (139 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	52608 €	43780 €
Garantie	2 ans, km illimité	5 ans, km illimité
<small>(2) Options et malus inclus.</small>		

Équipements communs

6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR, Bluetooth, cam. de recul, clim auto bizona, détecteur de pluie/luminosité, détecteur fatigue conducteur, freinage auto urbain, hayon élec. + fonction mains-libres, instrumentation de bord numérique paramétrable, jantes alliage 18 pouces (20 sur Tonale), phares full LED, régl. limit. de vitesse, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/radio numérique/prises USB AV/AR...

Options

BMW X1 : attelage (1050 €), banquette coulissante (310 €), conduite autonome niveau 2 (1950 €), garantie 5 ans (2400 €), jantes alliage 20 pouces (1950 €), palettes au volant (270 €), peinture métallisée (890 €), toit ouvrant (1260 €), sièges AV élec./chauffants (960/360 €)...

Alfa Romeo Tonale : conduite autonome de niveau 2 (1500 €), pack Hiver (volant chauffant, sièges chauffants et buses de lave-glace chauffantes : 500 €), pack Intérieur Premium (sellerie cuir, sièges électriques chauffants et ventilés, sono Harman Kardon : 2300 €), peinture métallisée (980 €), sellerie cuir + sièges chauffants/ventilés (1650 €)...

Consommations

Moyenne	7 l/100 km	7,4 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,7/6,9/6,3 l/100 km	7,4/7,1/7,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	642 km/45 l ⁽³⁾	743 km/55 l
<small>(3) 54 l en option.</small>		

Note EuroNCAP

5 étoiles	5 étoiles
-----------	-----------

Pays de fabrication

Allemagne	Italie
-----------	--------

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

BMW X1

Certes, il est cher, mais le X1 domine largement ce duel grâce à son agrément de conduite bien supérieur et son sens de l'accueil plus développé. Charmeur, le Tonale marque le pas à cause de son association moteur-boîte-hybridation ratée. Heureusement, son tarif plaide en sa faveur.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

VERDICTS

SUR LA ROUTE : BMW X1

LA VIE À BORD : BMW X1

BUDGET : ALFA ROMEO TONALE





PLAISIRS D'ANCIEN RÉGIME

En Grande-Bretagne, il n'y a pas que la monarchie qui cultive la tradition. Le nouveau Range Rover n'abandonne rien de ses habitudes. En dépit de sa technologie de pointe, lorsqu'il se décline en diesel d'apparat, il semble même se moquer de toutes les modes.

Par Camille Pinet Photos Yann Lefebvre

Le plus sûr moyen de voyager dans le temps est de prendre le volant d'une voiture ancienne, qui vous gratifie des formes, sonorités et odeurs du passé.

Car à l'heure de la frénésie numérique, même la Mercedes Classe S a troqué les beaux matériaux pour des écrans géants. Détailler l'intérieur du nouveau Range Rover Autobiography inspire un sentiment de nostalgie similaire. À l'ouverture des portes, le parfum entêtant du cuir tanné imprime sa marque : comme un pied de nez à BMW qui a annoncé voilà peu vouloir renoncer aux peaux animales sous la pression des associations vegan. Les matériaux nobles réjouissent l'œil partout où il se pose : le cuir étendu littéralement du sol au plafond, le métal massif des palettes au volant, le bois des généreux inserts décoratifs et les moquettes épaisses incarnent l'artisanat d'art plus que la grande série. Même le volant revêtu de deux tons de cuir inspire une sensation de belle facture. Dans cet environnement fastueux, les écrans modernes ont bien leur place mais sont priés de ne pas renverser les traditions.

Décrire cette opulence, c'est aussi constater le changement de vocation du Range.

Depuis son lancement en 1970, il est devenu une icône du luxe, le rival des limousines les plus prestigieuses, comme en témoignent les places arrière de notre modèle : les sièges Executive de série se déplient et s'ajustent au millimètre. Les passagers y disposent de rideaux électriques et celui de droite peut avancer le siège passager →

L'avis de Camille Pinet



Par son sens de la démesure et sa classe incomparable, le Range reste le roi des 4x4.



et profiter d'un repose-pied. Pourtant, l'espace aux jambes mesuré n'a rien d'exceptionnel : 26 cm, comme une Volkswagen Golf, shocking !

Les premiers tours de roues se déroulent dans un grand silence. Le moteur diesel assisté par la micro-hybridation laisse juste passer un filet d'une agréable sonorité de multicylindre dont nous avons perdu l'habitude. Cependant, quelques percussions se font sentir au niveau des suspensions pneumatiques. Il faut dire que le diamètre des jantes de 23 pouces optionnelles de notre modèle et la monte pneumatique associée apparaissent hors norme.

"Notre" Range, qui n'est pas un modèle rallongé, a tout du pachyderme.

Au-delà des 5,06 m de long, 2 m de large et... 2,7 tonnes sur notre balance, c'est surtout la hauteur de la position de conduite qui dépayse le conducteur dans la circulation. Il continue à dominer la route en Range Rover, même dans un paysage roulant peuplé de SUV. Plus surprenant : les quatre roues directrices lui permettent de dégaîner une maniabilité inattendue en ville, même si le conducteur tremble un peu lorsqu'un motard essaie de se frayer un chemin à ses côtés. Il n'oublie d'ailleurs jamais tout à fait le caractère colossal, même sur voies rapides. La masse est perceptible et le Range se mène avec prudence et respect, comme un navire de haute mer. Dans la salle des machines à l'avant, le 6 cylindres n'est pas à la peine. Son

Le cuir est omniprésent et recouvre jusqu'au pavillon. Un luxe de série sur la version Autobiography, qui joue le tout-compris.

SON COUPLE GARGANTUESQUE DE 700 NM PROCURE DES ACCÉLÉRATIONS RÉELLEMENT SPORTIVES ●●●



LAND ROVER RANGE ROVER D350 MHEV 350 ch Autobiography EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	350 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	700 Nm à 1 500 tr/mn
Type	6 cyl. en ligne biturbo diesel, micro-hybridation
Cylindrée / puissance fiscale	2 997 cm³ / 23 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	11,5 m
Pneumatiques	285/40 R 23

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	5,06 / 1,99 / 1,87 / 3 m
Poids / tractable freiné	2 729 / 3 500 kg

Performances

1 000 m d.a./à 100 km/h	27,9 / 7 s
90 à 130 km/h en Drive	6,4 s
Vitesse maxi	234 km/h ⁽¹⁾
Freinage à 50/90/130 km/h	11/37/76 m

(1) Donnée constructeur.

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jantes AR	26 cm
Largeur aux coudes AV / AR	163 / 159 cm
Volume de coffre	582 dm³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	41,9 / 62,3 / 66 dB
----------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	163 700 €
Malus écologique (CO ₂)	23 616 € (207 g/km)
Malus au poids ⁽²⁾	7 500 €
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	200 732 €
Garantie	2 ans, km illimité

(2) Poids homologation : 2 505 kg. (3) Malus et options inclus.

Équipements de série

Accès et dém. sans clé + ferm. assistée, off. tête haute, caméra de recul, clim 4 zones, frein. auto urg., hayon mains-libres, instr. num., jantes all. 22 pouces, GPS, roues AR direction., susp. oct., syst. multim. écran 13 pouces...

Options

Jantes 23 pouces (2420 €), pack extérieur Shadow (908 €), peinture métall./premium (1 212/2 355 €)...

Consommations

Mixte	9 l/100 km
Ville/route/autoroute	10,5/8,5/8 l/100 km
Autonomie/réservoir	888 km / 80 l

Note EuroNCAP

Pays de fabrication	Grande-Bretagne
---------------------	-----------------

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Sa Majesté le Range conserve son rang et perpétue une certaine vision de l'automobile britannique, à la classe incomparable en dépit de quelques imperfections. Reste que le diesel, malgré ses atouts, ne se justifie pas sur notre marché vu son malus.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

couple gargantuesque de 700 Nm procure des accélérations réellement sportives sans donner trop de voix, sinon un discret feuillement. Lorsque la vitesse augmente, ce sont plutôt des bruits d'air qui viennent troubler l'atmosphère : on ne surplombe pas ainsi ses contemporains impunément.

En cas de freinage d'urgence sur autoroute, le poids du mastodonte se rappelle brutalement au souvenir du conducteur ! Il est prié de garder ses

distances en toutes circonstances, comme le confirment nos mesures : 76 m de 130 à 0 km/h, ce sont 12 m de plus qu'un BMW X5, soit très exactement la longueur d'une semi-remorque. C'est aussi sur autoroute qu'il apprend à se méfier des aides à la conduite.

Le maintien actif en ligne se révèle très sensible aux imperfections du marquage et peut avoir des réactions inattendues. En revanche, la consommation surprend plus agréablement : 8 l/100 km sur autoroute, c'est beaucoup pour un diesel moderne, mais très peu pour une cathédrale sur roues. Cela permet d'espérer près de 1 000 km d'autonomie ! Même étonnement sur les routes sinueuses : la

direction relativement démultipliée conserve une précision remarquable et le niveau d'adhérence sur le sec donne toute satisfaction, grâce notamment au système de barres antiroulis actives. Reste que le confort de suspension, excellent dans l'ensemble, est toujours troublé par les percussions des grandes roues, rappelant qu'un 4x4 n'est pas tout à fait une limousine. Même un Range Rover ! Mais aucune limousine ne se risquera dans 90 cm d'eau

comme lui, même si 99 % des propriétaires ne s'y aventureront jamais. En livrée la plus huppée Autobiography, le Range Rover offre tout de série ou presque. C'est heureux, car malgré sa consommation plutôt contenue, le diesel est soumis au malus éco-

logique de 23 616 €, auquel s'ajoute celui au poids de 7 500 €. Autant dire qu'économiquement, cette motorisation n'a aucun moyen de se justifier face à l'hybride rechargeable, au tarif quasi équivalent. À se demander pourquoi le constructeur conserve cette version en France... à moins que sa clientèle ne soit prête à tous les sacrifices pour goûter une dernière fois aux plaisirs du passé. ■

PLUS
Luxe incomparable
Comportement préservé
Autonomie sur autoroute

MOINS
Malus dissuasif
Freinage insuffisant
Confort imparfait



① Technologie et tradition : un écran de contrôle pour les passagers arrière mais aussi un joli miroir amovible. ② Seul le passager arrière assis à droite profite pleinement des sièges Executive sur la version courte ③ Tout est motorisé : l'ouverture du coffre en deux parties mais aussi le cache-bagages.



PLUS ON EST

Alors que les électriques et les hybrides rechargeables attirent la lumière, les SUV urbains hybrides "tout court", plus polyvalents et moins coûteux, n'ont jamais été aussi nombreux. Nous opposons le dernier arrivé, le Nissan Juke, à son cousin Renault Captur et à la référence de l'hybride, le Toyota Yaris Cross.

Par Camille Pinet Photos Denis Meunier



NISSAN JUKE

Hybrid 143 ch N-Design

DE FOUS...

Plus que jamais, les voitures électriques et hybrides rechargeables ont le vent en poupe chez les constructeurs. Mais elles constituent encore et toujours une part réduite des immatriculations, malgré les efforts des politiques et donc des marques pour les mettre en avant. Pour ceux qui ne peuvent recharger ou consentir l'investissement qu'elles requièrent, il existe d'autres solutions : le GPL, l'E85 et... l'hybride simple, défendu par Toyota depuis plus de vingt ans avec la réussite que l'on sait. La concurrence

a pris tout son temps pour répliquer, mais désormais l'acheteur dispose d'une offre variée, particulièrement dans le segment des SUV urbains. Depuis deux ans, Renault a largement dynamisé le marché avec sa motorisation E-Tech qui se distingue par son originale transmission à crabs et qui équipe son très populaire Captur.

Par le jeu de l'Alliance, le Nissan Juke s'est approprié cet ensemble hybride depuis cet été.

Une véritable bénédiction pour celui qui peine à rééditer le carton de son prédécesseur. Et pour

cause : jusqu'ici, il ne recevait qu'une seule et unique motorisation essence, plutôt gourmande de plus, et pas de diesel. Contrairement à sa petite sœur Yaris hybride, le Yaris Cross, lancé en 2021, n'a donc connu aucune période de grâce. Avec 116 ch de puissance cumulée tirés de son système hybride à train épicycloïdal, il doit donc affronter des concurrents en apparence bien mieux armés que lui. Forts de 143 ch et 145 ch, le Juke et le Captur pourraient se croire à l'abri, mais, nous le verrons, ce n'est pas aussi simple. Nos trois comparses cultivent d'ailleurs des personnalités bien particulières même si leurs ➔



TOYOTA YARIS CROSS
Hybride 116 ch Collection



RENAULT CAPTUR
E-Tech 145 ch Iconic

dimensions sont étonnamment proches. Le plus long du trio est aussi celui qui affiche le style le plus consensuel : le Captur joue sur la douceur de ses lignes, quand ses deux concurrents japonais semblent avoir fait un stage chez un auteur de mangas ; le Juke surfe sur le créneau de coupé surélevé qui a fait son succès, tandis que le Yaris Cross n'hésite pas à forcer le trait en soulignant ses passages de roue d'épais enjoliveurs noirs.

SUR LA ROUTE

Ce n'est pas parce que le Juke partage sa motorisation avec le Captur qu'il affiche le même caractère. Bien au contraire. Il se fait remarquer dès les premiers tours de roues par un certain dynamisme. Sa direction ferme mais bien

calibrée, ses suspensions au tarage sensiblement plus sportif que celui de ses concurrents laissent entrevoir un caractère plus enjoué. Cela ne se vérifie malheureusement pas au fil des kilomètres. Face au chronomètre, il ne confirme pas et s'avère même beaucoup moins véloce que le Renault avec une différence énorme de 1,5 s sur l'exercice du 0 à 100 km/h, un écart qui se creuse encore davantage en reprises. Certes, notre Juke affiche 76 kg de plus sur notre balance, mais ce léger embonpoint peine à expliquer une telle différence. L'adaptation du système E-Tech au Nissan paraît d'ailleurs globalement moins réussie que sur le Renault : son fonctionnement est moins fluide, tandis que l'insonorisation du moteur thermique, beaucoup moins soignée,

rend plus désagréables les phases où il démarre pour recharger la batterie. Difficile, de plus, d'être convaincu par son système d'e-Pedal Step qui freine la voiture jusqu'à 7 km/h : à l'usage, il ne se montre pas plus probant que le mode B du Captur qui se contente d'amplifier la régénération au freinage.

Plus véloce, le français est aussi plus confortable.

Ses jantes plus petites permettent de mieux absorber les irrégularités. Et il ne cède rien en efficacité, grâce à une tenue de route et une adhérence au-dessus de tout soupçon. Il n'y a que sa direction, très assistée et peu informative, qui laisse un peu à désirer face à son cousin. ➔



NISSAN JUKE

- ❶ Le Juke affiche un retard certain en matière de technologie numérique : il est le seul à faire appel à des compteurs analogiques.
- ❷ Le système multimédia du Juke apparaît totalement dépassé par rapport à ses concurrents.

Le style est plutôt plaisant et en accord avec l'extérieur.
La qualité de finition est une excellente surprise.



PAR RAPPORT AU CAPTUR, LE JUKE HYBRIDE PARAÎT MOINS HOMOGÈNE, AVEC MOINS DE FLUIDITÉ MÉCANIQUE. LE YARIS CROSS MANQUE D'AGRÉMENT ROUTIER, MALGRÉ L'EXCELLENT RENDEMENT DU SYSTÈME HYBRIDE TOYOTA ●●●





Toujours très bien fini, le Captur fait appel à des coloris plus sombres depuis l'évolution de sa gamme en début d'année.



RENAULT CAPTUR

- ❶ Le Captur a droit à une instrumentation 100% numérique plutôt lisible.
- ❷ Simple d'usage et complet, le système multimédia du Captur donne satisfaction.



TOYOTA YARIS CROSS

- ❶ Le Yaris-Cross fait encore confiance à des cadrans traditionnels pour ses jauges de batterie et de puissance.
- ❷ Enfin! Toyota s'offre un système multimédia au goût du jour et doté d'une ergonomie compréhensible. Il n'était que temps.



La finition du Yaris Cross n'est pas aussi léchée que celle de ses concurrents. La faute à des plastiques durs un peu trop présents.



**NISSAN JUKE****PLUS**

Présentation attrayante
Finition de qualité
Direction bien calibrée

MOINS

Performances décevantes
Places arrière confinées
Multimédia dépassé

Le Nissan Juke affiche toujours un style très personnel qui le distingue nettement du commun des SUV urbains.

Tous les deux roulent très régulièrement en mode 100 % électrique et la transmission multimode s'avère globalement efficace, sauf lorsque l'envie prend au conducteur d'enfoncer la pédale d'accélérateur aux alentours de 100 km/h : le temps de réponse devient alors nettement plus élevé.

Face à cet affrontement fratricide, le Yaris Cross ne se laisse pas autant distancer que prévu.

Avantagé par sa masse inférieure de 158 kg par rapport au Juke, il arrive à "accrocher" celui-ci en accélérations comme en reprises malgré son déficit de puissance de 27 ch. C'est la démonstration que la puissance ne fait pas tout et le rendement du système Toyota prouve encore une fois sa supériorité. Au volant toutefois, le Yaris Cross se révèle le moins agréable à conduire, même si la gestion de la transmission a beaucoup progressé. Son fonctionnement "CVT" manque toujours de naturel, tandis que sa suspension plus souple que celle de ses rivaux apparaît moins efficace et décourage toute envie de hausser le rythme : toute la vivacité de la petite Yaris a été sacrifiée. Enfin, l'insonorisation est son vrai point faible aussi bien du point de vue du moteur que des bruits d'air et de roulement. Bien plus que son déficit de puissance, c'est ce défaut qui en fait un modèle moins qualifié pour les longs trajets que ses rivaux.

VIE À BORD

Par rapport à la première génération du Juke, l'actuel a mis beaucoup d'eau dans son vin. C'est

**NISSAN JUKE**

❶ En dépit de son style de coupé, le Juke ménage une habitabilité correcte à l'arrière, mais l'atmosphère reste confinée. ❷ Le coffre de Juke est le plus petit des trois, qui offrent des hauteurs de seuils très proches.

TOYOTA YARIS CROSS**PLUS**

Sobriété en ville
Puissance bien exploitée
Coffre très logeable

MOINS

Habitabilité à l'arrière
Insonorisation déficiente
Suspension peu efficace



Doté de la même motorisation que la Yaris Hybride, le Yaris Cross, plus lourd, révèle un comportement beaucoup moins dynamique qu'elle.



RENAULT CAPTUR

- ❶ Le Captur est le seul à disposer d'une pratique banquette coulissante, qui lui permet d'offrir au choix le plus grand coffre ou la meilleure habitabilité à l'arrière.
- ❷ Indispensable, le plancher réglable du coffre du Captur est de série sur la livrée Iconic.



RENAULT CAPTUR

PLUS

Habitabilité et modularité
Confort de suspension
Insonorisation

MOINS

Consommation en ville
Direction peu informative
Lenteurs de transmission

Le Renault Captur E-Tech a connu quelques évolutions depuis son lancement qui ont permis de gommer les à-coups de sa transmission.

lui qui propose le dessin de planche de bord le plus liché et sa finition joue carrément la carte du luxe avec de jolis inserts en Alcantara. Il est aussi devenu beaucoup plus accueillant à l'arrière en dépit de sa ligne de coupé. Hélas, ces beaux efforts ont leurs limites. Son coffre est le moins logeable. Surtout, le Nissan a déjà un train de retard sur ses rivaux sur le plan de l'équipement numérique : non seulement il ne dispose pas d'instrumentation de bord numérique, mais son système multimédia est de loin le plus ancien et le moins pratique à utiliser. À l'arrière, deux adultes s'installent certes sans difficulté, mais doivent composer avec une atmosphère très confinée par la ligne de caisse très haute.

Le Captur déploie donc sans contrainte ses atouts de familiale de la bande : sa banquette coulissante lui permet selon les besoins d'offrir le plus grand coffre ou les places arrière les plus accueillantes. Il propose également un niveau de finition très satisfaisant, même s'il n'est pas aussi luxueux que le Nissan. En revanche, son système multimédia est au goût du jour et se montre relativement simple à utiliser. Chez Toyota, les concepteurs de l'habitacle ont enfin décidé ➔



TOYOTA YARIS CROSS

- ❶ Le Yaris Cross offre moins d'espace aux jambes que ses rivaux. Dommage, car l'espace à la tête apparaît généreux. ❷ Assez grand, le coffre du Yaris Cross est équipé d'une prise 12 V : pratique pour brancher la glacière durant l'été.



LE YARIS CROSS DISPOSE D'UN ARGUMENT MASSUE : SA FAIBLE CONSOMMATION MOYENNE GRÂCE À SES PROUESSES EN VILLE. SUR CE TERRAIN, IL "CORRIGE" SES ADVERSAIRES ●●●

d'adopter un équipement numérique moderne. Mais le Yaris Cross fait sentir sa vocation plus urbaine par une finition plus rustre, tandis que l'espace à l'arrière est nettement plus compté que chez ses concurrents. Toutefois, son coffre vaste et doté d'office d'une prise 12 V se révèle parfaitement adapté à un usage familial.

BUDGET

C'est entendu, le Yaris Cross Collection, facturé 2 500 € de moins que le Captur, est le moins cher du lot. Mais nous nous attendions à une différence de tarif plus importante étant donné sa puissance inférieure. Reconnaissons toutefois que Toyota n'est pas averse en équipements : l'affichage tête haute, les sièges chauffants ou encore la navigation sont de série. Face à lui, le français en dotation Iconic reprend la tradition prodigue de la finition Intens qu'il

remplace. Il dispose d'office du siège conducteur électrique, s'habille de cuir et intègre les équipements dernier cri comme la recharge à induction. Dans sa livrée N-Design, le Nissan Juke préfère jouer la séduction en ne facturant pas en supplément (c'est assez rare pour être souligné) la peinture métallisée.

Le Juke poursuit le numéro de charme avec son toit contrasté et les jantes de 19 pouces.

Mais, a contrario, il impose de recourir à un seul pack d'options à 1 500 € pour profiter du système de navigation, de la caméra 360° et de la conduite semi-autonome.

Le Yaris Cross attend cependant la fin de partie pour asséner son argument massue, qui met tout le monde d'accord : sa consommation moyenne quasi inférieure de 1 l/100 km à celle

du Renault, grâce à ses prouesses en ville. Sur ce terrain, il "corrige" littéralement ses adversaires, heureusement bien plus vertueux sur route et autoroute. Il faut y voir la principale faiblesse du système hybride Renault, dont le moteur 1,6 l d'origine... Nissan (!) présente un rendement limité. Nous nous étonnons d'ailleurs des différences de consommation relevées en ville entre les deux cousins : carrément gourmand, le Captur réclame 1,2 l/100 km de plus sur ce terrain. Il conserve toutefois l'avantage de la meilleure autonomie grâce à son réservoir de 48 l. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE :

- 1^{er} **RENAULT CAPTUR**
- 2^e **NISSAN JUKE**
- 3^e **TOYOTA YARIS CROSS**

VIE À BORD :

- 1^{er} **RENAULT CAPTUR**
- 2^e **TOYOTA YARIS CROSS**
- 3^e **NISSAN JUKE**

BUDGET :

- 1^{er} **TOYOTA YARIS CROSS**
- 2^e **RENAULT CAPTUR**
- 3^e **NISSAN JUKE**

L'avis de Camille Pinet



Très "typé", le Juke offre de rouler différent sans trop de sacrifices.



Toyota reste le maître du rendement énergétique de sa motorisation. Bravo!



Le plus polyvalent! Le Captur garde son avantage, même en hybride.



NISSAN JUKE Hybrid 143 ch N-Design

RENAULT CAPTUR E-Tech 145 ch Iconic

TOYOTA YARIS CROSS Hybride 116 ch Collection

EN CHIFFRES



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

	Nissan Juke	Renault Captur	Toyota Yaris Cross
Moteur/Transmission			
Puissance cumulée	■ 143 ch ⁽¹⁾	■ 145 ch ⁽²⁾	■ 116 ch ⁽³⁾
Couple maxi	■ 148 Nm + 205 & 50 Nm (élec.) ⁽⁴⁾	■ 144 Nm + 205 & 50 Nm (élec.) ⁽⁴⁾	■ 120 + 141 Nm ⁽⁴⁾
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess. + 2 électriques	4 cyl. en ligne, turbo ess. + 2 électriques	3 cyl. en ligne, turbo ess. + électrique
Cylindrée	1 598 cm ³	1 598 cm ³	1 490 cm ³
Puissance fiscale	5 CV	5 CV	5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	multimode à crabots/1	multimode à crabots/1	train épicycloïdal/1
Batterie/puissance	■ lithium-ion/1,2 kWh	■ lithium-ion/1,2 kWh	■ lithium-ion/0,75 kWh
(1) Puissance maxi : 94 ch à 5600 tr/mn (therm.) + 49 ch (élec.). (2) 91 ch à 5600 tr/mn (therm.) + 49 ch (élec.). (3) 92 ch à 5500 tr/mn (therm.) + 80 ch (élec.). (4) Couple cumulé : 280 Nm (Renault et Nissan). Toyota : NC.			
Châssis			
Diamètre de braquage	■ 11,4 m	■ 11,4 m	■ 11,3 m
Pneumatiques	225/45 R 19	215/55 R 18	215/50 R 18
Dimensions/Poids			
L/l/h/empattement	4,21/1,80/1,60/2,64 m	4,23/1,80/1,58/2,64 m	4,18/1,77/1,60/2,56 m
Poids/tractable freiné	1 400/1 100 kg	1 324/1 200 kg	1 242/1 200 kg
Performances			
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 32,8/10,8 s	■ 31,1/9,3 s	■ 33,8/11,3 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 10,4 s	■ 8,2 s	■ 10,8 s
Vitesse maxi	■ 162 km/h	■ 199 km/h	■ 166 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/67 m	■ 10/32/65 m	■ 10/32/64 m
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	■ 26 cm	■ 11-26 cm ⁽⁵⁾	■ 21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 140/138 cm	■ 140/139 cm	■ 141/139 cm
Volume de coffre	■ 345 dm ³	■ 334-454 dm ³ ⁽⁵⁾	■ 436 dm ³
(5) Selon la position des sièges coulissants.			
Niveau sonore			
Ralenti/90/130 km/h	■ 53,2/65,7/71,6 dB	■ 42,4/64,9/68,8 dB	■ 50,4/67,2/71,3 dB
LE BUDGET			
Prix	■ 34 100 €	■ 34 400 €	■ 31 900 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (114-117 g/km)	■ 0 € (107 g/km)	■ 0 € (145 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁶⁾	■ 36 800 €	■ 35 930 €	■ 32 300 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km	■ 2 ans, km illimitée	■ 3 ans ou 150 000 km
(6) Malus et options inclus.			

Équipements communs

6 airbags, accès et dém. sans clé, antibrouillards, Bluetooth, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, jantes en alliage de 18 pouces (19 pouces sur Nissan), phares LED, radars de recul, système multimédia avec écran tactile compatible Android Auto et Apple CarPlay/prise USB, volant cuir, vitrage AR surteinté.

Options

Affichage tête haute	non disponible	non disponible	série
Caméra 360°	1 500 € (pack)	série	série
Chargeur à induction	non disponible	série	1 000 € (pack)
Conduite semi-autonome	1 500 € (pack)	800 €	série
Peinture métallisée	série	550 €	550 €
Sellerie cuir	non disponible	série	mixte
Sièges chauffants	série	série	série
Système audio haut de gamme	1 500 € (pack)	400 €	1 000 € (pack)
Toit ouvrant ou panoramique	1 000 €	900 €	700 €

Consommations

Moyenne	■ 6,4 l/100 km	■ 6,6 l/100 km	■ 5,7 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 5,9/6,6/6,6 l/100 km	■ 7,1/6,3/6,3 l/100 km	■ 4,7/5,7/6,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 718 km/46 l	■ 727 km/48 l	■ 631 km/36 l
Note EuroNCAP	■ 5 étoiles	■ 5 étoiles	■ 5 étoiles
Pays de fabrication	■ Royaume-Uni	■ Espagne	■ France

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

RENAULT CAPTUR

Face aux attaques japonaises, le Renault Captur fait mieux que se défendre. Il domine. Certes, sa motorisation hybride déçoit par sa gourmandise en ville, mais son confort, ses équipements et ses qualités familiales lui permettent d'emporter la mise. Seuls ceux qui ont une utilisation principalement urbaine lui préféreront le Toyota Yaris Cross, imbattable sur ce terrain. En dépit de son style attrayant, le Nissan Juke ferme la marche faute d'une adaptation totalement réussie de sa motorisation.



■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

SECOND ROUND!



Tout comme son grand frère le Vitara, le S-Cross franchit un cap sur le plan de l'électrification. Après l'hybridation légère, place à un système hybride non rechargeable censé être plus économe. Verdict !

Par David Bouillaux Photos Florian Grout

Il ne faut pas croire : la vie de SUV urbain n'est pas facile tous les jours ! Surtout si l'on ne s'appelle pas Captur ou 2008 ! Totalement repensé au début de cette année 2022, le Suzuki S-Cross de deuxième génération doit faire sa place dans la classe surchargée et ultra-concurrentielle des SUV citadins. Il a beau être le petit dernier, il a fort à faire pour bousculer la hiérarchie, face à des "anciens" très aboutis qui disposent déjà de motorisations hybrides, à l'image des Renault Captur, Toyota Yaris Cross et Nissan Juke (*lire p. 68*)... Mais Suzuki y croit et mise à fond sur la ou plutôt devons-nous dire désormais "les" technologies hybrides : l'intégralité des modèles Suzuki en bénéficient et le S-Cross n'échappe pas à la règle. Jusqu'alors commercialisé en version 1.4 Boosterjet à hybridation légère de 48 V (système qui se contente de récupérer l'énergie au freinage pour la restituer lors des accélérations via un alerno-démarrreur), le S-Cross pousse le

bouchon plus loin et opte pour une technologie hybride classique ou dite "*plus lourde*" de 140 V. Pour ce faire, il hérite du 1.5 Dualjet Hybrid de 115 ch cumulés déjà vu sous le capot de son petit frère, le Vitara. Le 4 cylindres de 102 ch est épaulé par un moteur électrique logé entre lui et la boîte de vitesses qui apporte un "boost" de 33 ch et 56 Nm de couple supplémentaires. Ce dernier a aussi pour mission de recharger les accus de la petite batterie de 0,8 kWh qui est située sous le plancher du coffre. L'ensemble offre la possibilité de rouler en mode 100 % électrique, mais sur de très courtes distances (pas plus de 2 km).

Surtout, cette technologie est censée abaisser la consommation de l'ordre de 9% par rapport au 1.4 micro-hybride. Ce serait un avantage déterminant sur l'hybridation légère... mais nous y reviendrons. Comme pour le Vitara, le tout est associé à une boîte robotisée à 6 rapports. Sur le papier, le

SUR LES GRANDS AXES, À ALLURE MODÉRÉE ET CONSTANTE, CETTE SÉDUISANTE FINESSE DE CONDUITE EST TOUJOURS BIEN PRÉSENTE ●●●

S-Cross ne manque pas d'atouts, mais quid de l'agrément de conduite et de la consommation dans la vie de tous les jours ?

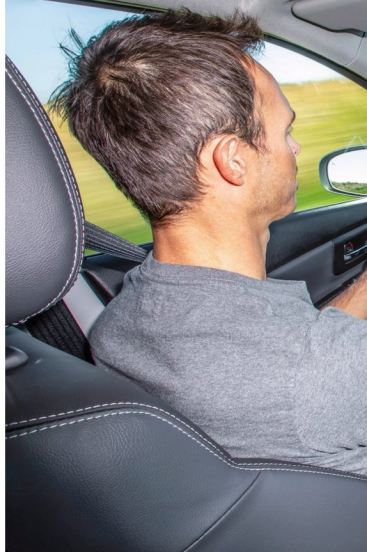
Les premiers tours de roues se font en tout-électrique, mais très vite, au bout de quelques mètres à peine, le 1.5 essence entre en action. Pas très grave... À basse vitesse, le 4 cylindres se révèle doux, fluide et plutôt silencieux. De plus, la direction ultra-souple facilite les manœuvres. En ville, le S-Cross réalise presque un sans-faute. Sur les plus grands axes, à allure modérée et constante, cette séduisante finesse de conduite est toujours bien présente. Mais pour juger pleinement des qualités routières du SUV, nous nous sommes engagés sur des routes secondaires, plus contraignantes pour le moteur, là où il doit répondre à davantage d'exigences. Et dans ces conditions, le tableau s'assombrit hélas un peu : le S-Cross se montre bien moins à son aise. Lors des accélérations, impossible pour la boîte robotisée à simple embrayage de suivre le rythme ! Les passages de

vitesse se révèlent trop lents et il faut composer avec des à-coups désagréables.

Cette paresse influe notamment sur les temps de dépassement : agaçant !

Si vous avez pour habitude de rouler en famille et coffre chargé dans les régions vallonnées, vous devrez faire preuve de patience. La consommation, elle, n'a rien d'extraordinaire pour un SUV de ce gabarit. Malgré le fait que la batterie se régénère très rapidement, nous avons relevé à l'ordinateur de bord une conso moyenne de 6,5 l/100 km. Pas de quoi hurler au scandale, mais petit problème : selon nos mesures, le S-Cross 1.4 Boosterjet micro-hybride réclame 0,5 l/100 km de moins. À confirmer dès que possible sur notre base d'essais de Monthéry.

Fort heureusement, à allure modérée sur autoroute, la situation s'arrange et le moteur thermique tire tous les bénéfices de la technologie hybride. Il est alors plus facile de descendre sous la barre des 6 l/100 km. Et qu'en est-il alors de



Avec ses 4,30 m de long, le S-Cross est un grand chez les petits ! Pour les montagnards, Suzuki propose une version 4x4 AllGrip, uniquement en finition Style (+2000 €).

L'avis de David Bouillaux



Pour rivaliser avec les stars de la catégorie, Suzuki doit encore parfaire son S-Cross.



SUZUKI S-CROSS

1.5 Dualjet Hybrid

115 ch 4x2 Style

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	■ 115 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 138 Nm à 4 400 tr/mn et 56 Nm (élec.)
Type	4 cylindres en ligne, essence + 1 électrique
Cylindrée / puissance fiscale	1 462 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée simple embr./6
Batterie / capacité	■ lithium-ion / 0,8 kWh

(1) Puissance maxi : 102 ch à 6 000 tr/mn (thermique) + 33 ch (électrique).

Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Pneumatiques	215/55 R 17

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,30 / 1,78 / 1,58 / 2,60 m
Poids / tractable freiné	1 290 / 1 200 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 12,7 s
Vitesse maxi	■ 175 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	■ 293 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 34 290 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (118 g/km)
Prix du modèle essai ⁽²⁾	34 880 €
Garantie	■ 3 ans ou 100 000 km ⁽³⁾

(2) Options et bonus inclus.

(3) 5 ans ou 100 000 km sur système hybride.

Équipements de série ■

9 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, aide au parking avant/arrière, Bluetooth, caméra 360°, clim automatique, détecteurs pluie/luminosité, ESP, freinage d'urgence automatique, jantes alliage 17 pouces, lecture des panneaux, palettes au volant, phares à LED, régulateur de vitesse adaptatif, sellerie mixte cuir/tissu, sièges avant chauffants, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran tactile 9 pouces/GPS/Apple CarPlay/Android Auto/prises USB/radio DAB, volant multifonction, toit ouvrant panoramique...

Option

Peinture métallisée (590 €).

Consommations

Mixte	■ 5,2 l/100 km
À vitesse basse / moyenne / élevée / très élevée	■ 4,7 / 4,7 / 4,6 / 6,2 l/100 km
Réservoir	47 l

Note EuroNCAP

Paix de fabrication	En cours
	Hongrie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Cette nouvelle motorisation hybride prétendument plus performante ne réalise pas de miracles sur le plan de la consommation. D'autre part, la boîte de vitesses robotisée trop lente pénalise l'agrément dans certaines situations. Le S-Cross s'apprécie surtout en ville ou sur les grands axes à une allure constante.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Malgré une assise un peu courte et un manque de maintien latéral, le conducteur est plutôt bien installé derrière le volant du S-Cross.



- ❶ Les compteurs à aiguilles, comme le reste de la présentation, jouent la carte de la simplicité.
- ❷ L'écran est lisible et facile d'accès mais l'interface manque de modernité.
- ❸ La présence de la batterie sous le plancher du coffre influe sur le volume. Avec ses 293 dm³, il apparaît un peu juste pour les familles.

l'équilibre routier ? Si le S-Cross s'en sort plutôt bien en confort de suspensions, quelques trépidations viennent perturber le bien-être des passagers. Rassurez-vous, les aspérités importantes ou les ralentisseurs sont parfaitement absorbés par les amortisseurs. Et malgré un train avant peu incisif, nous avons tout de même été conquis par le comportement sécurisant du S-Cross lorsque la route se fait plus sinueuse.

À bord, le SUV japonais met en avant sa belle habitabilité. Logique au vu de son gabarit plutôt dans le haut du panier de la catégorie. À l'arrière, les passagers profitent d'un espace important, surtout au niveau des jambes. La seule ombre au tableau concerne le coffre qui se voit amputé de 130 dm³ par rapport au S-Cross 1.4 Boosterjet micro-hybride. En effet, la batterie plus imposante de notre version empiète sur le volume dispo-

nible. Finalement, le compartiment de charge de 293 dm³ est équivalent à celui d'une bonne citadine : un peu juste pour les départs en vacances en famille ! À l'avant, la présentation manque de modernité et le niveau de finition est toujours perfectible. Les plastiques durs abondent et, de ce côté-là, difficile pour le Suzuki de rivaliser

avec les références européennes.

Le conducteur profite d'un écran tactile de 9 pouces idéalement positionné et lisible. Mais le système multimédia qu'il supporte peine à convaincre, car il est insuffisamment intuitif. Enfin, si l'équipement appa-

rait très complet en version Style (toit ouvrant panoramique, caméra 360°, sellerie mixte cuir/tissu, sièges avant chauffants...), sachez que les tarifs sont très ambitieux. Affiché à 34 290 € en version Style, le S-Cross se classe plutôt dans la fourchette haute de sa catégorie. ■

PLUS
Équipement
Comportement routier
Agrément ville et autoroute

MOINS
Tarif élevé
Boîte robotisée perfectible
Qualité de fabrication

LES EXPERTS AJ

Dans la jungle des SUV électriques, Audi ne veut pas donner sa part au chien. Le Q4 e-tron descend dans l'arène pour la défendre. Mais quels sont ses atouts pour faire la différence ? Nos Experts sont allés les découvrir.



Tout est bien fait, pratique et fonctionnel, mais des plastiques rigides dans une Audi à presque 70 000 € avec options ont de quoi chagriner.



Le Sportback rend 5 cm à son double Q4 tout court en garde au toit à l'arrière, du fait de sa ligne coupée. Mais le coffre ne perd rien.



Avec "seulement" 204 ch, cette version "milieu de gamme" mise plutôt sur la douceur et le confort que sur des performances sensationnelles.

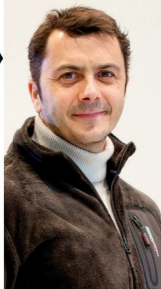
AUDI Q4 SPORTBACK E-TRON 40

204 ch Exécutive – **59 200 €**

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



Avec ce SUV électrique, dans la vraie vie et si toutes les (bonnes) conditions sont réunies, il est possible de parcourir un peu plus de 400 km. Un chargeur embarqué de 135 kW en courant continu ne permet pas de recharger plus vite que les copains.



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.

Excepté l'ambiance à bord, je ne retrouve absolument pas la "patte" Audi. Le moteur est très décevant.

L'avis du pilote



Je manie assez mal la langue de bois. Ce Q4 e-tron est un veau! Le moteur, en tout cas. Il manque de pêche, de puissance, de réactivité. À part le couple à bas régime, à l'accélération, il n'a rien dans le sac lorsque le conducteur veut relancer à partir de 110 ou 120 km/h. Il n'a pas du tout ce caractère nerveux et dynamique qu'affichent généralement les voitures électriques. La masse de l'engin joue beaucoup (2 186 kg, NDLR). Cet embonpoint nuit au comportement routier : l'auto est pataude, sensible au roulis... et, en l'absence de transmission Quattro, il n'a pas l'assurance que beaucoup attendent d'une Audi. **Seul revers positif de cette situation : le confort de suspension, prévenant et moelleux**, qui s'accorde avec le confort acoustique. Autre bonne micro-surprise au freinage : l'attaque de pédale est franche et le transfert de masse, fortement prononcé du fait du poids, aide à arrêter la voiture. Mais la conduite est fade et sans saveur; ce n'est pas ce que j'attends d'une Audi. Dommage, car comme toujours, le poste de conduite est bien conçu, ergonomique et pensé pour servir l'agrément. C'est d'autant plus frustrant qu'il ne soit pas au rendez-vous!

Comme le dit Ghislain, tout va bien au volant! Mais avec 204 ch pour 2 200 kg, il n'y a pas de quoi casser trois pattes à un canard!

L'avis de la journaliste



J'ai déjà beaucoup jacassé sur cet Audi Q4 e-tron dans *L'Auto-Journal* n° 1115. Le souci n'est pas de savoir s'il est plaisant. Il l'est! Mais il ne fait pas mieux que ses cousin(e)s du groupe. Aujourd'hui, avec les voitures électriques, c'est de plus en plus difficile de se démarquer. Techniquement, ce Q4 Sportback 40 e-tron n'est rien de plus qu'un Q4 pas Sportback, qu'une Volkswagen ID.5 ou encore qu'un Skoda Enyaq coupé, mais il est vendu à minima 2000 € de plus que le Q4 et bien davantage par rapport aux autres. **Sans compter que chez Audi, de nombreux équipements sont en option et font grimper la facture assez vite**, au point de voir le bonus écologique s'envoler. Et tout ça pour quoi? Pas pour un agrément mécanique supérieur ni pour un tempérament routier plus ceci ou cela. Avec un moteur électrique, le premier est certes présent, mais c'est plus ou moins le même pour tous. Et difficile de faire la différence en matière de comportement dynamique sur un châssis commun avec une contrainte de poids qui dépasse les 2 t. La masse limite forcément les marges de manœuvre des ingénieurs. Finalement, il reste le style et quelques micro-détails d'ambiance et d'ergonomie : c'est un peu court quand, en face, ce ne sont pas des laiderons!

Je l'aurais acheté sans l'essayer avant; je le ramènerais chez le concessionnaire tant la déception est grande.

L'avis du taxi



Les Audi ne sont plus ce qu'elles étaient! Certes, tout est bien fait, pratique et fonctionnel. L'écran central est idéalement positionné, légèrement orienté vers le conducteur pour lui éviter de détourner le regard de la route tout en visualisant les infos. Je suis également bien assis et la sensation d'espace est vraiment agréable. Les matériaux sont élégants, mais à ce prix, les plastiques durs ne devraient pas avoir leur place à bord. La qualité de finition n'est plus au-dessus du lot comme avant. Alors que les tarifs, oui! Certes, nous savons que les voitures électriques sont chères et une Audi à 70 000 €, ce n'est pas une première, mais jusqu'ici, il y avait toujours ce petit truc en plus pour justifier l'affaire. Là, j'ai beau chercher, je ne trouve pas, même si, encore une fois, il n'y a aucun reproche rédhitoire à formuler. C'est une auto très agréable à conduire, silencieuse, forcément, confortable et bien suspendue, assez spacieuse à l'arrière. **Mais en dépit du fait que tout se passe bien au volant, elle n'a pas ce petit côté sensationnel et grisant** qu'avancent généralement les voitures électriques, et le mode de conduite Dynamic n'en a que le nom : je ne vois pas la différence avec le réglage normal.

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

Comment calcule-t-on le poids tractable ?

De combien peut-on dépasser le poids limite pour tractier une remorque ?

Exemple : DS 7 180 ch, poids remorquable freiné de 1 800 kg ? C. K.

Même s'il y a bien un rapport entre la puissance d'une voiture et sa capacité de remorquage, la première information ne permet pas d'en déduire la seconde. Pour enregistrer la capacité de remorquage d'une voiture, les constructeurs doivent passer une homologation. Celle-ci tient compte de la puissance et, surtout, du couple moteur mais aussi du système de refroidissement, du dimensionnement des freins et si cela concerne ou non une transmission intégrale. Techniquement, il est dans certains cas possible de dépasser le poids maxi tractable, mais pour une question d'assurance, il est préférable de respecter les préconisations de la marque, selon qu'il s'agit d'une remorque freinée ou non.



Affichage tête haute peu lisible

N'y a-t-il pas un problème de visibilité des informations si l'on utilise des lunettes solaires polarisantes dans une voiture qui a un système de vision tête haute ? M. R.

Je n'ai personnellement pas fait ce test, mais de nombreux cas mettent en évidence un souci de compatibilité entre certains affichages tête haute et des lunettes polarisantes. Pour lire les informations, il est alors nécessaire de changer légèrement son angle de vision. Les derniers systèmes d'affichage tête haute offrent des réglages dans le sens vertical, horizontal mais aussi en inclinaison. Ce qui devrait permettre d'atténuer le problème. Dans tous les cas, avant d'acheter une voiture, neuve ou d'occasion, il faut tester le dispositif en conditions réelles.



YANN LEEFEBVRE



Pas de borne Ionity pour la Mégane ?

Dans votre essai 10000 km de la Renault Mégane E-Tech, vous semblez penser que cela ne sert à rien d'utiliser une borne Ionity pour faire une recharge rapide. C'est pourtant ce qu'il y a de plus puissant, non ? P. T.

En effet, les bornes Ionity sont capables de délivrer jusqu'à 350 kW de puissance. Mais le chargeur de la Mégane E-Tech est, lui, limité à 130 kW. Ce qui veut dire que la voiture ne chargera pas plus vite sur une borne 350 kW que sur une de 150, voire 100 kW (la courbe de charge passe en dessous des 100 kW au bout de quelques minutes seulement sur la Mégane). Il est tout à fait possible d'utiliser une borne Ionity, mais c'est en général un peu plus cher. Notez cependant que Renault, via sa filiale Mobilize, s'apprête à dévoiler des tarifs négociés avec Ionity.

STEFAN ISAKSSON

FLORIAN GROIT

IDÉES CADEAUX POUR LES FÊTES !

Retrouvez les superbes ouvrages à petit prix édités par vos magazines automobiles cette année sur notre librairie en ligne ! Les ouvrages ci-dessous, mais aussi bien d'autres vous y attendent...

Alors rendez-vous vite sur www.kiosquemag.com/boutique



LES MOTOS PRÉFÉRÉES DE MON PÈRE

La France a été la pionnière en matière de motocyclettes. En 1869, Perreaux construit la première moto au monde. Motobécane, Peugeot, Terrot, Gnome & Rhône... sillonnent les plus belles routes jusqu'au Japon où elles sont exportées. Découvrez la fantastique épopée de ces motos françaises à travers des magnifiques illustrations d'époque, pour la plupart inédites.

192 p. Dim. : 23,8 x 23,8 cm. **16,90€ seulement**



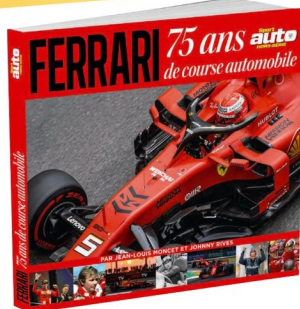
PORSCHE 911, LE MYTHE RS

Dans l'histoire de la 911, deux lettres promettent des sensations fortes : RS. Découvrez les différents modèles et générations, accompagnés d'une iconographie très riche, grâce aux archives de Porsche (photographies historiques, dessins de conception, ébauches des designers...). Un véritable hommage aux familles R et RS de la marque allemande.

176 p. Dim. : 26 x 26 cm. **16,90€ seulement**



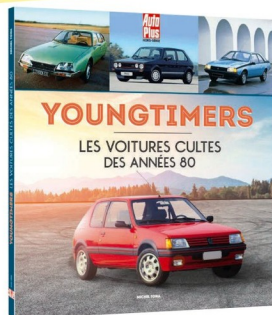
UNE SÉLECTION DE LIVRES À OFFRIR OU À S'OFFRIR...



75 ANS DE COURSE AUTOMOBILE

Ce bel ouvrage co-écrit par 2 journalistes experts Jean-Louis Moncet et Johnny Rives retrace toute l'histoire de la Scuderia depuis sa création en 1947 jusqu'à aujourd'hui. Véritable hommage à la firme cet ouvrage de passionnés de F1 est très documenté et magnifiquement illustré, en noir & blanc et en couleurs.

168 p. Dim. : 27,5 x 25 cm. **17,50€ seulement**



LES VOITURES CULTES DES ANNÉES 80

Les années 80 sont synonyme d'évasion et de performance. Les petites voitures deviennent agréables à conduire, les 4x4 sont tendance, tout comme les breaks. Les monospaces font leur apparition pour un confort maximum. Les eighties sont aussi les années GTI avec de véritables bombinettes ! Ces "jeunes anciennes" (youngtimers) ont aujourd'hui la cote.

160 p. Dim. : 23 x 25,4 cm. **15,90€ seulement**



LA SAGA MUSTANG, DE 1964 À NOS JOURS

Ce hors-série explore les plus beaux modèles de Mustang, les plus mythiques aussi. Que vous soyez néophyte ou passionné, il ravira autant ceux qui possèdent déjà une Mustang que ceux qui rêvent d'en avoir une ou simplement de traverser l'Amérique à son volant. Depuis 1964, elle reste une légende.

176 p. Dim. : 23 x 23 cm. **16,90€ seulement**

RENDEZ-VOUS VITE SUR
www.kiosquemag.com/boutique

PIERRE
LECLERCQ
(Citroën)

STELLANTIS

CÔTÉ DESIGN, COMM



La Citroën Oli, premier bébé d'une équipe remodelée par Pierre Leclercq.



DESIGN CITROËN

**MATTHIAS
HOSSANN**
(Peugeot)

**THIERRY
MÉTROZ**
(DS)

Nous avons réuni les trois directeurs du design des marques françaises du groupe Stellantis – Citroën, Peugeot et DS – devant l'Automotive Design Network (ADN), où ils travaillent au futur de leur propre marque. Sont-ils concurrents, amis ou partenaires ? Messieurs, la parole est à vous !

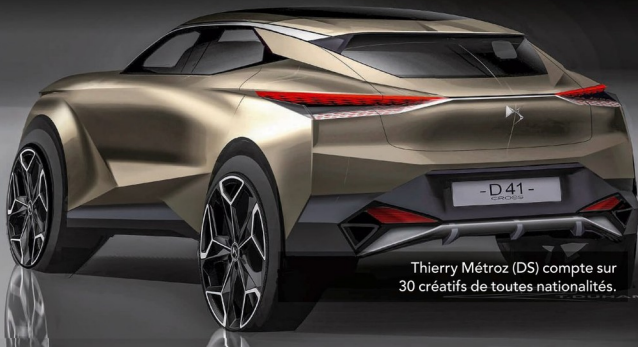
Par Christophe Bonnaud

ENT ÇA MARCHE?



Le concept e-Legend
de 2018, géré par
Matthias Hossann.

DESIGN PEUGEOT
DESIGN DS AUTOMOBILES



Thierry Métroz (DS) compte sur
30 créatifs de toutes nationalités.



DESIGN CITROËN

Cinq ans avant sa commercialisation, la Citroën C5X repose en grand secret dans l'atelier de maquettage. En arrière-plan, la terrasse Citroën, située à l'exact opposé de celle de Peugeot!

Le ciel est bleu, et les reflets dansent sur les vitres de l'ADN (Automotive Design Network), le bâtiment qui cache les studios de design Citroën, Peugeot et DS. Il a été inauguré en 2004, alors que le groupe PSA faisait vivre seulement deux marques : Citroën et Peugeot. Depuis, DS s'est immiscée, et les déménagements ont été nombreux à bord de ce long édifice. Les patrons du design Citroën (Pierre Leclercq), Peugeot (Matthias Hossann) et DS (Thierry Métroz) ne comptent ni leurs pas ni leur temps chacun dans leur studio respectif. Citroën a retrouvé son image de voiture populaire, tandis que DS baigne dans le luxe, ou plutôt le "savoir-faire à la française", ce qui pourrait pousser Pierre Leclercq à jalouser son collègue. *"Franchement, non ! Citroën et DS ne portent pas les mêmes valeurs. Notre challenge est d'opter pour des choix différents, et je trouve génial ce défi d'amener des produits comme l'Ami sur la route, ou cette vision du futur avec notre concept-car Oli."* Citroën appartient au pôle CORE chez Stellantis, c'est-à-dire celui des véhicules aux tarifs compétitifs, comme Fiat, qui est à ses côtés. Ce n'est pas le cas pour Matthias Hossann, dont la marque Peugeot est un peu isolée dans son pôle de généraliste, avec une montée en gamme assumée. Une situation plus confortable ? *"Je ne sais pas ! En revanche, Peugeot n'est pas seul dans l'upper mainstream, on est avec Opel. Aujourd'hui, on ne parle pas de concurrence interne. Pour nous tous, le challenge est de s'assurer qu'il existe bien une différenciation sur*

chacune des marques pour proposer des produits suffisamment différents, ceci afin de répondre à des besoins distincts. Le champ de compétition est face à nous, pas en interne." Chez DS, la problématique est la même, avec l'arrivée d'Alfa Romeo et de Lancia dans le pôle Premium, mais elle a d'abord consisté à construire une équipe de créatifs pour une marque fondée en 2014. *"C'est inédit, atteste Thierry Métroz. En 2014, il y a eu l'officialisation de la scission entre Citroën et DS, et une partie de l'équipe de designers Citroën est passée chez DS. On a choisi ceux qui avaient le plus de sensibilité par rapport à l'histoire qu'on voulait raconter."*

N'est-il pas plus simple de partir d'une feuille blanche, comme ce fut le cas de DS, plutôt que de s'appuyer, comme Lancia, sur l'histoire d'une marque absente de presque tous les marchés ? *"Je ne suis pas sûr que*



Pierre Leclercq (Citroën) se réjouit de proposer des produits populaires comme l'Ami.

DESIGN CITROËN



PIERRE LECLERCQ

Né en 1972 – 50 ans – Directeur du design Citroën depuis 2018

Belge, Pierre est un amoureux de Citroën. Il a été baladé dans la Dyane de sa mère, la CX de son père et la DS de son grand-père. Après l'ArtCenter College, il débute chez BMW en 1998. De passage chez Zagato et Ghia, il rejoint BMW et crée le X6, initiateur du SUV coupé. Il prend en charge la branche BMW "M", puis intègre Great Wall Motors et devient le premier Européen dans une entreprise de 60 000 Chinois ! Après la Chine, la Corée, où Luc Donckerwolke, du groupe Hyundai-Kia, lui propose la direction du design Kia. Jean-Pierre Ploué le contacte en 2018, année où il rejoint enfin Citroën.

L'équipe design Citroën :

46 créatifs, plus les métiers transversaux (modeleurs, etc.), soit plus de 60 personnes selon les programmes.



MATTHIAS HOSSANN

Né en 1980 – 42 ans – Directeur du design Peugeot depuis 2020

Né en Haute-Marne, Matthias foule les allées du musée Schlumpf durant son adolescence. Il suit ses études au Strate College, où il est repéré par Jean-Pierre Ploué. Il reste fidèle depuis 2002 au groupe PSA mais a connu l'international avec un passage au studio en Chine de 2008 à 2013. Il gère alors le design du concept Citroën Metropolis. "Cette expérience internationale s'ajoute à celle que j'ai vécue au sein des trois marques", dit-il. Après avoir repris le département concept-cars Peugeot, il devient directeur du design avec l'ambition "de faire encore mieux, et je dirais que j'ai un avantage : je connais très bien l'équipe".

L'équipe design Peugeot :

56 créatifs, plus les métiers transversaux (modeleurs, etc.), soit entre 60 et 70 personnes selon les programmes.



THIERRY MÉTROZ

Né en 1963 – 59 ans – Directeur du design DS depuis 2014

Thierry a passé une partie de ses études en compagnie de Jean-Pierre Ploué. Le duo a œuvré chez Renault sur le projet Twingo. Thierry a aussi enfanté l'Avantime et travaillé à l'international pour Samsung Motors (groupe Renault), en Corée. Il a dirigé l'équipe du studio Renault de Barcelone. Devenu responsable du design extérieur, il a figuré sur la liste des possibles remplaçants de Le Quément. Carlos Ghosn a préféré engager un designer extérieur à la marque : Laurens van den Acker. Thierry est alors embauché chez PSA. De 2010 à 2013, il dirige le design Citroën et devient en 2014 directeur du design de la nouvelle marque DS.

L'équipe design DS :

30 créatifs, plus les métiers transversaux (20 à 25 personnes), soit de 50 à 55 personnes selon les programmes.

ce soit plus simple, nuance Thierry Métroz. Les exercices DS et Lancia sont complètement différents. On n'est pas partis d'une page blanche, on a l'héritage des DS et SM, et on doit en être dignes sur un point : l'avant-garde. Mais ça reste difficile car il faut créer de la notoriété, alors qu'avec Lancia, la marque pourra s'appuyer sur son histoire et des modèles ou éléments emblématiques du style. Le seul risque pour Lancia serait d'être prisonnier de son histoire. Le poids du passé ne doit pas vous empêcher de casser le moule et d'être avant-gardiste."

TRANSFERTS

L'arrivée de Pierre Leclercq à la tête du design Citroën en 2018 a également entraîné de profondes restructurations des équipes, encore plus marquées lorsque Stellantis s'est formée. "Au cours de ces quatre dernières années, la formation de Stellantis a eu un impact sur mes équipes." Ce qui aurait pu être un problème se transforme en force, car – le saviez-vous ? – les trois directeurs du design se prêtent des designers ! "C'est arrivé, confirme Pierre Leclercq. On opère des

échanges, et c'est souvent bénéfique pour les designers. Il n'y a pas si longtemps, j'ai demandé à Matthias s'il n'avait pas deux ou trois gars à me prêter pendant quelques mois." Thierry Métroz précise que "ce sont plus souvent des transferts que des prêts. On vise plutôt le long terme. C'est la force du groupe de pouvoir s'entraider. Il y a eu par exemple des transferts de designers pour renforcer Lancia, qui devait reconstruire une équipe".

Prêter des designers, soit. Mais ne serait-ce pas l'occasion de refiler aux copains des créatifs un peu moins performants que d'autres ? Thierry Métroz coupe court à ce sous-entendu : "Non, car franchement, ceux qui sont partis de chez moi, que ce soit chez Alfa ou Lancia, faisaient partie des meilleurs de mon équipe ! Et puis ce serait mettre une marque dans la difficulté, et ce ne serait rien profitable au groupe." Aux côtés de ses collègues qui ont dû construire une équipe en partant de zéro (DS) ou remodeler l'existant (Citroën), Matthias Hossann, qui a pris la tête du design Peugeot après le départ de Gilles Vidal chez Renault en 2020, ➔



“Être directeur du design, c’est donner une vision à une marque sur les court, moyen et long termes.”

Matthias Hossann
(Peugeot)

Tous les studios de conception (ici Peugeot) sont dotés d’outils numériques dernier cri.

faisait partie du noyau dur des designers Peugeot. Une situation là encore plus confortable ? *“Je ne sais pas si c’est plus confortable, mais il est certain que l’équipe en place était robuste, et on a l’occasion de la rajeunir avec des talents qui viennent soutenir cette équipe historique.”* Organiser, créer et gérer une équipe de créatifs n’a plus grand-chose à voir avec le job de designer. Matthias Hossann explique ainsi que le métier de directeur du design, *“c’est donner une vision et une trajectoire à une marque sur les court, moyen et long termes. C’est une vision esthétique, mais pas seulement. L’expérience doit servir une vision à 360° avec nos équipes”*. Thierry Métroz ajoute que *“l’école ne nous a pas appris à devenir managers. Dans mon cursus, j’ai eu la chance de rencontrer des professeurs extraordinaires qui m’ont inculqué l’art du travail bien fait. On ne devient pas directeur du design après une formation, c’est plus lié à la personnalité des professeurs qui t’ont amené à être exigeant avec toi-même et les équipes. Il y a des designers qui sont excellents mais qui ne veulent pas – ou ne peuvent pas – devenir managers, et d’autres qui aiment naturellement conduire des équipes”*.

CONCURRENCE

Tout semble donc bien huilé dans les rouages de la création stylistique chez Stellantis. Même entre des marques qui se retrouvent sur le même terrain de jeu, comme Citroën et Fiat ? Il paraît que oui, comme le détaille Pierre Leclercq : *“Je ne vois pas Fiat comme un concurrent. Certes, nous sommes tous les deux dans le même pôle, mais pour moi, en matière de design, il existe une compétition énorme entre nous tous, et pas seulement avec Fiat. Dans les studios juste derrière nous, cette compétition est exceptionnelle et plus forte que toutes celles que j’ai connues dans le groupe BMW ou chez Kia. Fiat représente quelque chose de tout à fait différent de Citroën.”* Les directeurs du design des trois marques Citroën, Peugeot et DS voient-ils les projets de leurs camarades ? *“Oui ! confirme Thierry Métroz. Si*



La Peugeot 408 est issue de ce manifeste de 2015.



Ralph est l’alter ego de Ploué pour les marques américaines de Stellantis.

RALPH GILLES, LE “JPP” AMÉRICAIN

Stellantis avec ses 14 marques est présent sur le continent américain. Il fallait donc un second directeur du design qui chapeaute les responsables du design des marques Chrysler, Dodge, Jeep, Maserati, RAM et Fiat (Amérique latine). Cet homme, c’est Ralph Gilles, né en janvier 1970. Il a conduit le projet de la Chrysler 300 en 2005 et dirigé l’équipe de la Viper SRT. Après avoir été vice-président du design Chrysler, il a accédé à la direction du design de Fiat Chrysler Automobiles en avril 2015 avant de prendre la direction du design des marques Stellantis côté américain.



Jean-Pierre Ploué, chez Stellantis (ex-PSA) depuis vingt-deux ans.

JEAN-PIERRE PLOUÉ, CHEF D'ORCHESTRE

Un chef d'orchestre choisit la manière dont une œuvre musicale est interprétée. Changez "œuvre musicale" en "projet de marque" et vous avez la définition du rôle de Jean-Pierre Ploué : maîtriser chaque identité du morceau musical joué par les marques européennes du groupe Stellantis et faire en sorte que chacune respecte son ADN. "JPP", comme on le surnomme, modifie ainsi les projets qui déborderaient du cadre. Il est le patron de tous les patrons du design des marques européennes de Stellantis : Abarth, Alfa Romeo, Citroën, DS, Fiat, Lancia, Opel, Peugeot et Vauxhall. Mais un chef d'orchestre peut aussi devenir un "chef invité". C'est le cas de Jean-Pierre Ploué, qui est également directeur du design de la marque Lancia. Étrange situation qui rappelle celle des années 70, lorsque les patrons du style Renault, Robert Opron et Gaston Juchet, concurrençaient leurs propres équipes.

je vais dans le studio de Pierre, il va me montrer les projets Citroën en cours, et Pierre vient quand il veut. On est totalement transparents."

Pierre Leclercq ajoute qu'"après avoir vu les voitures de Matthias ou de Thierry, je retourne dans mon studio en me disant qu'il faut faire encore mieux ! Ça me motive à pousser mes équipes plus loin. Aucun d'entre nous n'a envie d'avoir la recette du voisin".

Sauf que le design de certains concurrents Stellantis des trois marques françaises n'est pas conçu dans l'ADN : le centre de design Opel est en Allemagne, celui de Fiat, d'Alfa Romeo et de Lancia en Italie... Matthias Hossann valide cette information, "mais on se voit toutes les semaines, et ensuite on a des séances avec le reste du groupe et Jean-Pierre Ploué, qui est à la manœuvre pour s'assurer que chacune des marques est différente des autres". Pierre Leclercq avance aussi qu'"il y a des réunions comme on vient d'en organiser ce matin avec Carlos Tavares (CEO de Stellantis, NDLR). On y présente nos designs, quatre fois par an. Toutes les marques vont passer en revue devant lui, et nous voyons bien sûr ces projets. Ensuite, vous avez Jean-Pierre Ploué qui va peut-être nous dire « Attention, car Alfa ou un autre est en train de concevoir un projet proche du tien », et alors j'organise une réunion avec Alejandro – directeur du design Alfa Romeo –, et on débat et on compare pour ne pas entrer en concurrence. Il y a toujours une solution". Jean-Pierre Ploué, voilà

un sacré manager au poste de directeur des directeurs du design des marques de Stellantis Europe. Est-ce qu'en se rasant, Matthias, Thierry et Pierre rêvent de s'asseoir sur son trône ? Pierre Leclercq répond franchement : "C'est une question vache, non ? D'abord, tout ne nous passe pas par l'esprit ! Et pour moi, remplacer une personne, ce n'est pas ma priorité. Mon job demain, c'est de continuer d'évoluer dans le design, d'exécuter toujours au mieux ce travail. Le jour où je n'avancerai plus, je préférerai faire autre chose." Thierry Métroz vient au secours de Matthias, en rappelant que ce dernier est (un peu) barbu et qu'il ne se rase pas ! Et Thierry coupe court à la question en précisant avec un sourire que "pour moi, c'est trop tard : Jean-Pierre Ploué a à peine un an de plus que moi !". Il est temps de laisser nos trois dresseurs de fauves créatifs retourner dans leur studio respectif. Et de les retrouver dans dix ans ? Pour Thierry Métroz, sauf nouvelles réformes drastiques concernant la retraite, la messe est dite ! Pierre botte en touche en expliquant qu'"un designer, c'est une éponge. Et il y a toujours un plan B ou C !" Matthias, le plus jeune des trois, semble très à l'aise : "Je suis certes passionné par l'automobile, mais je suis aussi attiré par d'autres univers, comme la mode ou la cuisine. Le rôle d'un designer, c'est d'être curieux, et si on reste passionné, on est capable de pratiquement tout faire ! Mais le monde change vite, alors se dire ce que l'on fera dans dix ans..." ■



En 2015, DS enfante le manifeste de la future DS 4.

DS
DESIGN STUDIO

DESIGN DS AUTOMOBILES

DESIGN DS AUTOMOBILES

KALLE ROVANPERÄ

LE TRIOMPHE DE LA JEUNESSE

À l'image de Max Verstappen en Formule 1, Kalle Rovanperä a complètement bouleversé la notion de précocité en Rallye. Déjà plus jeune vainqueur d'un rallye de WRC (à 20 ans), il vient de remporter son premier titre mondial au lendemain de son 22^e anniversaire !

Par Alain Pernot

S'il y a une discipline du sport automobile où l'expérience a toujours joué un rôle prépondérant, c'est bien le Rallye. Chaque épreuve du calendrier présente, en effet, ses spécificités qui s'étalent non pas sur les 4 km d'un circuit mais sur les 200 km, tous différents, d'un parcours bordé d'arbres et de précipices bien moins accueillants que les bacs à gravier qui entourent les circuits. Au-delà du fait que les pilotes de Rallye doivent évoluer sur des surfaces diverses (asphalte, terre, neige), la terre d'un Rallye de l'Acropole n'a rien à voir avec celle d'un Rallye de Finlande, elle-même très distincte de celle d'un Rallye du Portugal... Autrement dit, avant de maîtriser tous ces paramètres et d'espérer briller sur l'ensemble d'une

saison, les rallymen ont intérêt à "bouffer du kilomètre" et à disputer plusieurs fois chaque épreuve. La pratique de ce sport nécessitant un permis de conduire (ce qui n'est plus le cas en circuit où il est possible de débiter dès 14 ans, voire plus tôt via le Karting), le parcours des pilotes de Rallye commence souvent plus tard que pour les pistards.

À l'issue du Rallye de Nouvelle-Zélande qui a sacré son jeune équipier, Sébastien Ogier faisait remarquer, admiratif : *"Moi, à 22 ans, je n'avais pas encore mis les fesses dans une voiture de Rallye !"* Mais Kalle Rovanperä est un cas à part. Fils de l'ancien pilote Peugeot Harri Rovanperä, vainqueur du Rallye de Suède 2001 (Kalle



Passage de relais entre Sébastien Ogier et son jeune équipier.

Grâce à une superbe victoire acquise en Nouvelle-Zélande, Kalle Rovanperä a écrit une page d'histoire.

avait 4 mois), le nouveau champion du monde a été programmé pour devenir pilote. Son père a beau s'en défendre – *“Je ne l'ai jamais poussé, vraiment! Je sais trop à quel point cette voie est difficile”* –, Kalle a été placé très tôt dans un contexte idéal pour s'exprimer au volant : *“Il a commencé à piloter une voiture de Rallye alors qu'il avait 8 ans!”*, reconnaît avec fierté l'ex-pilote Peugeot.

Harri lui avait bricolé une antique Toyota Starlet, dotée de pédales adaptées à la taille des jambes de son rejeton.

“Kalle a d'abord roulé sur les lacs gelés, l'hiver, pendant deux ans, raconte le papa. Ensuite, il a roulé en forêt, toutes les semaines...” Les vidéos de ses premiers tours de roues, diffusées sur YouTube, ont immédiatement fait un carton!

À 10 ans, Kalle disputait en Estonie (où il n'est pas nécessaire d'avoir le permis pour courir) ses premiers rallysprints, de petits rallyes organisés sur une journée. Le début d'une ascension météorique. Face au talent manifestement hors

norme du garçon, Timo Jouhki, le légendaire manager des rallymen finlandais, est sorti de sa retraite pour prendre en main la carrière du jeune Kalle Rovanperä. Il lui a même obtenu une dérogation gouvernementale pour que le pilote puisse passer son permis de conduire dès l'âge de 17 ans! Trois semaines plus tard, le petit prodige effectuait ses débuts en championnat du monde des rallyes, dans la catégorie WRC 2. Contraint à l'abandon en Grande-Bretagne, il remportait sa catégorie trois semaines après en Australie! Du jamais vu!

Après avoir fait ses classes en WRC 2 grâce à Skoda, avec qui il a gagné le titre en 2019, Kalle était mûr pour évoluer dans la cour des grands. Il est promu au volant d'une WRC au sein de l'équipe Toyota au début de la saison 2020. Sans énorme surprise, il bat successivement tous les records de précocité. Dès son deuxième rallye dans la catégorie reine, il est, à 19 ans (!), le plus jeune pilote à monter sur un podium du WRC. À 20 ans, lors du Rallye d'Estonie 2021,

il devient le plus jeune vainqueur d'un rallye de WRC, effaçant du livre d'or le seul record que détenait Jari-Matti Latvala (aujourd'hui son patron chez Toyota).

Après le début de saison tonitruant réalisé par le Finlandais cette année, assez vite, la question qui s'est posée n'était plus de savoir si Rovanperä allait être champion du monde, mais plutôt s'il allait être titré avant ou après le 1^{er} octobre, date de son 22^e anniversaire. Mathématiquement, il aurait pu l'emporter dès le Rallye de l'Acropole, mais sa contre-performance grecque a légèrement repoussé l'échéance.

C'est donc au rallye suivant, en Nouvelle-Zélande, que le Finlandais a mis fin au suspense, devenant à 22 ans et 1 jour le plus jeune champion du monde de l'histoire des rallyes. Ce record était détenu auparavant par Colin McRae qui avait été sacré en 1995 alors qu'il avait 27 ans. L'Écossais passait déjà à l'époque pour un extraterrestre. Que dire au sujet de Kalle Rovanperä? ■

“Moi, à 22 ans, je n'avais pas encore mis les fesses dans une voiture de Rallye!”

Sébastien Ogier



MC KLEIN/TOYOTA



Vainqueur de six rallyes au volant de la Toyota Yaris Rally1, Kalle Rovanperä a vraiment dominé la saison.



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

EN MESURES

L/I/h :
3,58/1,52/1,37 m

Poids : 859 kg

Puissance :
110 ch DIN à 6000 tr/mn

1000 m d.a. :
30,2 s

V. max. :
186,8 km/h

Consommation
à 90 km/h :
6,65 l/100 km



L'ex-Régie a mis du temps à réagir, mais cela valait la peine d'attendre, la petite R5 Alpine Turbo se posant comme une bombinette efficace et ludique à manier.

LA RENAULT 5 ALPINE TURBO À L'ESSAI

Près de dix ans après sa sortie, la petite Renault 5 prend du galon et de l'assurance en se muant en R5 Alpine Turbo. Un traitement de choc destiné à satisfaire les amateurs de sportivité... et à contrer une certaine Volkswagen Golf GTI, reine de la catégorie depuis 1976...

Par **André Costa** (1981) / **Thomas Riaud** (2022)

Extraits...

■ "La R5 a 10 ans. Pour une voiture, l'âge est déjà respectable. Combien de temps restera-t-elle encore au catalogue de la Régie ? Il est bien difficile de le dire. En fait, Billancourt vendra la 5 tant que ses clients voudront bien l'acheter, mais la situation à ce sujet est quand même moins favorable à l'exportation qu'en France."

■ "Aujourd'hui, le problème qui nous occupe est relativement marginal. La Régie en avait assez d'être taquinée sur son propre terrain par la Volkswagen Golf GTI. Elle a donc résolu de lancer sur le marché une « anti-GTI ». Pour ce faire, on a rayé des cadres la 5 Alpine au succès vacillant et on l'a remplacée par une 5 Alpine Turbo plus évoluée."

■ "Cette Alpine Turbo, on l'attendait depuis longtemps. Les pires rumeurs ont couru à son propos. Les esprits les moins virulents affirmaient volontiers que la mise au point de l'engin était plutôt malaisée. Pourtant, la voici !"

■ "L'énorme différence entre la « grosse » R5 Turbo et l'Alpine Turbo réside dans le fait que cette dernière a conservé l'architecture de la 5 normale. Elle est traction avant et demeure donc une berline 4 places."

■ "La puissance nécessaire avait été déterminée à l'avance, de manière à ne pas poser aux techniciens des problèmes trop graves en matière de motricité. Il fallait 110 ch et rien de plus..."



Cette version de la R5 fait des efforts de présentation et ajoute au centre de la console un manomètre de pression du turbo et un manomètre d'huile, en complément d'un joli volant sport à "trou-trous".

“ Bien sûr, le gros de la transformation réside dans l'adoption d'un turbo Garrett. ”

↑ Ses qualités

BONNES PERFORMANCES

"Certains de nos résultats sont plus flatteurs que les chiffres avancés par la Régie et nous avons ainsi passé la voiture au banc, afin de vérifier si la puissance n'excédait pas les normes. Cet instrument soigneusement étalonné nous a fourni, compte tenu des corrections indispensables, une puissance de 110 ch correspondant aux informations données par Renault. La satisfaction est donc de rigueur."

TRÈS BONNE TENUE DE ROUTE

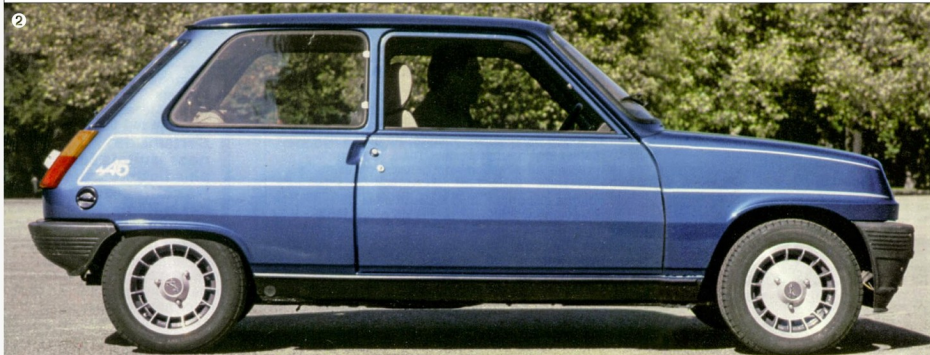
"Dans le cadre des 110 ch et du couple disponible, la 5 Turbo tient, sinon parfaitement, tout au moins fort bien la route."

BONNE MOTRICITÉ

"Sur route sèche, la tendance « à cirer » est réduite au minimum tandis que les pertes d'adhérence de la roue motrice intérieure en virage sont de courte durée."



❶ Comme toutes les Renault 5, cette variante Alpine Turbo est une 4 places, l'accès aux places arrière se faisant grâce aux sièges avant basculants. ❷ Cette version "Turbo" est calquée en matière de style sur le modèle Alpine atmosphérique, en se limitant à un joli stripping et de belles jantes spécifiques.



↓ Ses défauts

DIRECTION LOURDE

"La voiture essayée était munie d'une direction à crémaillère non assistée particulièrement lourde procurant 3 tours trois quarts de volant entre butées. Heureusement, à partir du printemps prochain, une direction assistée sera également proposée en option."

PROGRÈS INSUFFISANTS EN MATIÈRE DE COMMANDE DE BOÎTE

"La boîte de vitesses est à 5 rapports. Le passage demande un sérieux coup de poignet. On peut lui reprocher d'être floue; on a l'impression que les vitesses ne verrouillent pas."

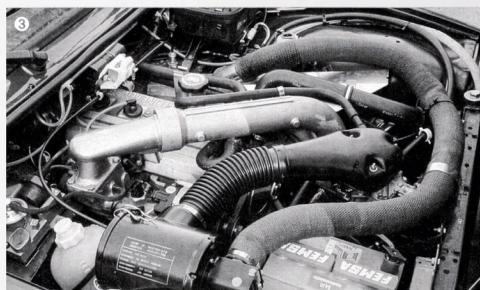
EXTÉRIEUR SANS PANACHE

"Extérieurement, peu de choses la différencient de l'Alpine 5, mis à part la mention « Turbo » sur la vitre arrière, pas discrète, style caractères de déclaration de guerre. Les jantes en acier, ma passion, sont belles."

“ La position de conduite est bonne,
les sièges pétales sont toujours irréprochables. ”



❶ Sous les yeux du conducteur, le compteur de vitesse et le compte-tours sont en chiffres rouges. ❷ La roue de secours trouve sa place sous le plancher du coffre. ❸ La R5 Alpine Turbo hérite du 1397 cm³ des R5 automatiques, mais avec un Weber aspiré et l'adoption d'un turbo Garrett, il voit sa puissance bondir à 110 ch.



Extraits...

■ "Si on lève le capot, on comprend pourquoi la roue de secours a été boutée en dehors : le compartiment moteur est plein comme un œuf, bourré de tubulures brillantes, superbes."

■ "Il ne faut pas oublier que le volume disponible sous le capot de la R5 est relativement faible. À moins de procéder à de coûteuses transformations, il était difficile d'y loger un groupe turbocompressé hyper-sophistiqué."

■ "Sur l'anneau de vitesse de Monthéry, nous avons noté avec 2 personnes à bord une vitesse de pointe de 186,8 km/h. La voiture est rapide, nerveuse, souple et, de surcroît, plutôt silencieuse."

■ "À relever toutefois que les montées en régime sur les 3 premiers rapports sont extrêmement rapides et qu'un coupe-circuit d'allumage serait le bienvenu, de manière à éviter les sursrégimes fâcheux."

■ "Sur route, en conduisant l'auto au maximum de ses possibilités, j'ai consommé 13,6 l aux 100 km. Ce n'est pas à proprement parler rédhibitoire, mais c'est quand même 0,7 l de plus que la Golf GTI 16S encore plus rapide."

■ "La 5 Turbo vaut 4000 F de plus que l'Alpine 5 « normale ». Le turbo est toujours, à table comme chez les concessionnaires, à l'oseille."



Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

Depuis une certaine R8 Gordini, la petite bombinette sportive a toujours été une constante dans la gamme Renault... et parmi la concurrence ! Une noble tâche assurée encore il y a peu par Renault Sport, qui nous gratifiait de Clio affûtées comme il faut, du moteur au châssis. Mais la pression européenne sur la traque aux rejets de CO₂, démultipliée chez nous par la mise en place de malus écologiques devenus assassins, a eu raison de ces petites GTI que l'on aimait tant. Bien triste époque...

CITROËN C5 AIRCROSS

Le SUV compact de Citroën vient de passer par la case restylage avec au programme un peu de cosmétique et... c'est tout. Mais la gamme a bien changé depuis le lancement initial fin 2018 !

Par Cyril Biotteau Photos Florian Grout

Le C5 Aircross a déjà 4 ans, et il les porte bien puisqu'il constituait la deuxième meilleure vente en France en 2021 sur le segment très disputé des SUV compacts. Le restylage ne devait donc pas chambouler la donne, un cahier des charges idéal dans la mesure où il permet de ne pas engager de gros frais. L'essentiel se passe ainsi à l'avant, avec une nouvelle calandre où les jons chromés qui reliaient le logo aux phares ont disparu, laissant place à de petites

touches. Visuellement, le C5 Aircross fait moins rondouillard et gagne en caractère sans devenir agressif. D'un point de vue mécanique, aucune nouveauté, mais les blocs essence et diesel de 180 ch ont disparu, se limitant désormais à 130 ch dans un cas comme dans l'autre. La version hybride rechargeable apparue en cours de vie est également au programme, toujours avec 225 ch. À l'intérieur, le plus gros changement vient de l'écran central, agrandi à 10 pouces en même temps

que les aérateurs ont changé de place. L'Alcantara fait son apparition dans certaines configurations, mais le haut de la planche de bord reste en plastique dur : dommage ! Heureusement, le C5 Aircross a gardé plusieurs de ses gros atouts : les 3 sièges arrière individuels et coulissants, rares dans la catégorie, le meilleur niveau de confort du segment, pourtant hyper-concurrentiel, et un positionnement prix intéressant par rapport à la concurrence souvent plus prétentieuse.

LA GAMME

Moteur / Prix	Live	Feel	Feel Pack ❤️	Shine	Shine Pack	Bonus/Malus écologique (CO ₂)
Ess. - PureTech 130 BVM6/EAT8 ❤️	29 650 € / -	32 150 € / 35 150 €	33 800 € / 36 800 €	38 750 €	40 200 €	Malus 310 à 1074 € (140 à 151 g/km)
Hyb. - Hybrid 225 ❤️	-	43 950 €	46 250 €	48 000 €	49 450 €	Bonus 1 000 € (31 à 33 g/km)
Diesel - BlueHDi 130 BVM6/EAT8	32 400 € / -	34 900 € / 36 950 €	36 550 € / 38 600 €	38 500 € / 40 550 €	42 000 €	Malus 75 à 280 € (129 à 139 g/km)



L'essentiel du restylage tient sur la face avant, avec une nouvelle calandre et des feux redessinés.



L'écran central a un peu grandi, mais la planche de bord a gardé ses plastiques durs : c'est le seul de la catégorie à en utiliser.

LA TRANSMISSION

BVM6

Citroën propose encore des boîtes manuelles pour ceux qui aiment et parce que cela permet de faire baisser le prix du C5 Aircross : 3000 € de moins sur les versions essence par rapport aux boîtes automatiques, et 2050 € sur les diesels. Un écart énorme ! La boîte ne pose pas de problème, mais les rapports sont longs : la vitesse maximale est chaque fois atteinte en 5°.

ÉAT8 ♥

La boîte à convertisseur de couple, avec ses 8 rapports, bien connue dans le groupe, s'accorde très bien par sa douceur d'utilisation avec le confort du C5 Aircross, à part pour quelques petits à-coups lors des interventions du stop/start en ville. Mais elle fait cher payer ses qualités à l'achat, baissant en contrepartie légèrement les consommations, en essence comme en diesel.

L/l/h/empattement : 4,50/1,84/1,69/2,73 m

MOTEURS ESSENCE	PURETECH 130 ÉAT8 ♥	PURETECH 130 BVM6
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5500	130 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1750	230 à 1750
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	190	185
0 à 100 km/h (s)	11,2	11,4
90 à 130 km/h en 4°/5°/6° ou Drive (s)	10,6	10,6/12,8/19,8
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	7,5	7,8

MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE	HYBRID 225 ♥
Puissance cumulée (ch)	225
Couple cumulé (Nm)	360
Autonomie électrique mesurée (km)	43
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	225 ⁽¹⁾
0 à 100 km/h (s)	9,1
90 à 130 km/h en Drive (s)	6,8
Budget	
Consommation moyenne batterie vide (l/100 km)	7,7

(1) Chiffre constructeur.

MOTEURS DIESEL	BLUEHDI 130 ÉAT8	BLUEHDI 130 BVM6
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 3750	130 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1750	300 à 1750
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	181	177
0 à 100 km/h (s)	12,2	11,4
90 à 130 km/h en 4°/5°/6° ou Drive (s)	11,2	11,0/14,2/20,0
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	6,2	6,3

LES MOTEURS

PureTech 130 ♥

Le seul moteur essence sans hybridation est désormais ce petit 3 cylindres de 1,2 l, bien connu dans le groupe, qui peut paraître un peu juste vu le gabarit de l'engin, mais dont le couple de 230 Nm suffit en fait à l'animer correctement à bas et moyen régime. Rien ne sert toutefois de monter haut dans les tours. De toute façon, le comportement du C5 Aircross est très orienté confort, au détriment du dynamisme, et sa sensibilité au roulis vous dissuadera assez vite d'attaquer. Ce moteur s'accorde donc très bien avec ce SUV, d'autant plus qu'il le conforte dans son positionnement tarifaire avantageux.

Hybrid 225 ♥

En cours de vie et avant restylage, le C5 Aircross est devenu le premier modèle hybride rechargeable de Citroën en 2020. Mieux vaut tard que jamais ! Il reprend un ensemble largement employé dans le groupe, utilisant un 1,6 l turbo essence de 180 ch associé à un moteur électrique de 110 ch pour une puissance cumulée de 225 ch. C'est le C5 Aircross le plus puissant et performant, mais le plus lourd également, et là encore, vu les réglages favorisant le confort, ne comptez pas trop sur lui pour le sport. En conduite normale, le confort est en revanche exagéré par le mode électrique et son silence. L'autonomie électrique se montre toutefois un peu juste avec 43 km.

BlueHDI 130

Citroën fait partie de ceux qui continuent de proposer du diesel : bien vu, car avec certains types d'utilisation, dont celui des très gros rouleurs, cela reste l'énergie la plus pertinente. Le couple est encore plus important que sur le 130 ch essence, donc les relances sont faciles. Mais là encore, ne montez pas dans les tours, et ne comptez pas sur lui pour le sport. Une double évidence, vu le moteur et la voiture dans laquelle il est implanté.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, alerte de franchissement de ligne, allumage automatique des feux, Android Auto et Apple CarPlay, Bluetooth, détecteur de pluie, écran central tactile 8 pouces, feux avant 100% LED, frein de stationnement automatique, freinage automatique d'urgence avec détection piétons, lecture des panneaux de signalisation, radar de recul, radio, régulateur de vitesse, 3 sièges arrière individuels coulissants et escamotables, 4 vitres électriques séquentielles.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Live	Feel	Feel Pack ♥	Shine	Shine Pack
Accès à bord et démarrage mains-libres	-	Série ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Aide au stationnement avant	-	Série ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Caméra de recul	-	Série ⁽¹⁾ / 150 €	Série	Série	Série
Climatisation automatique bizona	-	Série	Série	Série	Série
Climatisation manuelle	Série	-	-	-	-
Combiné d'instruments numérique 12,3 pouces	-	Série	Série	Série	Série
Conduite autonome de niveau 2	-	-	300 € / 450 € ⁽²⁾	200 €	Série
Écran central tactile 8 pouces	Série	Série	Série	-	-
Écran central tactile 10 pouces	-	Série ⁽¹⁾	Série ⁽¹⁾	Série	Série
GPS	-	Série ⁽¹⁾	Série ⁽¹⁾	Série	Série
Grip control ⁽³⁾	-	-	350 €	350 €	Option gratuite
Hayon électrique	-	-	-	450 €	450 €
Jantes alliage 17 pouces	Série	-	-	-	-
Jantes alliage 18 pouces	-	Série	Série	Série	-
Jantes alliage 19 pouces	-	-	-	300 €	Série
Projecteurs antibrouillard	-	Série ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	-	-	-	Série	Série
Rétroviseur intérieur automatique jour/nuit	-	Série ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	-	Série ⁽¹⁾	Série	Série	Série
Sellerie partielle Alcantara	-	-	-	Série	-
Sellerie partielle cuir	-	-	-	-	Série
Sièges avant électriques et chauffants	-	-	-	550 €	Série
Surveillance des angles morts	-	Série ⁽¹⁾	Série ⁽¹⁾	Série	Série
Toit biton noir	-	350 €	350 €	350 €	Série
Toit ouvrant panoramique	-	-	-	1 200 €	1 200 €

(1) Série sur les versions hybrides rechargeables, en option ou indisponible sur les autres motorisations.

(2) 300 € sur la motorisation hybride rechargeable, 450 € sur les autres motorisations.

(3) Indisponible sur la motorisation hybride rechargeable.



- ❶ Le combiné d'instruments numérique de 12,3 pouces est de série dès la finition Feel.
- ❷ L'écran central a grandi, mais comme vous pouvez le voir ici, il utilise toujours une partie de son affichage pour la climatisation.
- ❸ Même en version hybride rechargeable, le coffre dépasse les 500 dm³.
- ❹ Autre point fort : les 3 sièges arrière individuels coulissants, façon monospace, même si l'espace aux jambes n'est pas très généreux.
- ❺ Le coffre dispose d'un compartiment pour ranger les câbles de recharge sur la version hybride rechargeable.

LES FINITIONS

LIVE

Cette entrée à la mérite d'exister et de permettre un prix attractif à moins de 30 000 € avec le bloc essence, mais vous n'en verrez pas beaucoup. Cette version est la seule dotée de roues de 17 pouces et doit se passer d'antibrouillards, de barres de toit et de vitres teintées. À l'intérieur, c'est la seule avec des compteurs analogiques à l'ancienne, et elle a droit à un écran central de 8 pouces. Surtout, c'est la seule à être dépourvue des sièges "Advanced Comfort", au surcroît de moelleux. Bref, ce C5 Aircross est le moins cher mais aussi le moins attirant.

FEEL (LIVE + 2 500 €)

Ça va mieux avec ce deuxième niveau qui reçoit les fameux sièges Advanced Comfort, mais aussi des jantes de 18 pouces, une climatisation automatique bizona (au lieu de manuelle) et un combiné d'instruments numérique. C'est la finition minimale conseillée pour avoir un "vrai" C5 Aircross.

FEEL PACK (FEEL + 1 650 €) ♥

Cette fois, le SUV s'enrichit de l'accès à bord et du démarrage mains-libres, des projecteurs antibrouillard et des vitres arrière surteintées. C'est aussi le premier niveau qui donne accès en option à la conduite autonome de niveau 2, à l'écran central de 10 pouces et au grip control. C'est le niveau que nous préconisons.

SHINE (1 950 € SUR PURETECH 130 ET BLUEHDI 130, 1 750 € SUR PHEV)

Apparaissent ici des barres de toit et des inserts chromés sur le bouclier avant. À l'intérieur, l'écran de 10 pouces devient de série, et la sellerie est en partie en Alcantara. L'équipement de sécurité progresse également avec l'arrivée du régulateur adaptatif, de la surveillance des angles morts et d'un freinage automatique d'urgence plus performant. Le toit ouvrant panoramique devient accessible en option.

SHINE PACK (SHINE + 1 450 €)

Le niveau le plus élevé comprend des jantes de 19 pouces et un toit biton noir de série. À l'intérieur, les sièges avant deviennent électriques et chauffants, et la sellerie passe au cuir. La conduite autonome de niveau 2 arrive de série. Enfin !



Le C5 Aircross peut être chaussé comme ici de jantes de 19 pouces qui "habillent" bien les passages de roue pourtant généreux.



L'un des plus gros points forts du C5 Aircross vient de son confort, le meilleur de la catégorie, au détriment il est vrai du dynamisme.

LES PRINCIPALES OPTIONS

GAIP CONTROL (350 € SUR FEEL PACK ET SHINE, GRATUIT SUR SHINE PACK)

Le C5 Aircross fait partie de ces SUV qui n'existent pas en 4 roues motrices. Mais il propose quand même un système de motricité renforcée qui permet de faire un peu mieux qu'une simple 2 roues motrices dans des conditions d'adhérence précaire, mais pas aussi bien tout de même qu'une 4 roues motrices. Cette option s'accompagne d'un contrôleur de vitesse en descente et de pneumatiques M+S en 18 pouces, ce qui explique la gratuité sur les versions Shine Pack, qui sont normalement chaussées en 19 pouces.

SELON VOTRE USAGE

PACK DRIVE ASSIST+ (450 € SUR FEEL PACK, 300 € SUR FEEL PACK PHEV, 200 € SUR SHINE)

Il s'agit de la conduite autonome de niveau 2, avec le centrage dans la voie, uniquement proposée sur les versions à boîte automatique.

Cet équipement est de série sur Shine Pack, mais dommage qu'il ne le soit pas sur les niveaux inférieurs. Le prix de l'option est toutefois très raisonnable.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

CHARGEUR EMBARQUÉ 7,4 kW (400 € SUR PHEV)

D'origine, le C5 Aircross hybride rechargeable comporte un chargeur embarqué de 3,7 kW, qui permet de recharger la batterie en un peu moins de quatre heures au mieux... Pas un problème pour une recharge la nuit ou au bureau, mais si vous rechargez souvent à l'extérieur, cochez cette option qui permettra de recharger deux fois plus vite et de faire baisser de façon substantielle votre consommation d'essence. Si vous prenez l'option, n'oubliez pas d'acheter en plus un câble qui encaisse la puissance en question. Il est vendu 300 € chez Citroën, mais vous pouvez en trouver moins chers ailleurs.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

LES TEINTES

Teinte opaque



Blanc Banquise (série)

Teintes métallisées (650 €)



Bleu Éclipse



Gris Acier



Gris Platineum

Teintes nacrées (850 €)



Blanc Nacré



Noir Perla Nera

LES JANTES



Jantes alliage 17 pouces Ellipse (de série sur Live)



Jantes alliage 18 pouces Swirl (de série sur Feel)



Jantes alliage 18 pouces Pulsar diamantées biton (de série sur Feel Pack et Shine)



Jantes alliage 18 pouces Art diamantées biton ou Black (de série sur Shine Pack)



NOTRE CHOIX

C5 Aircross PureTech 130 EAT8 Feel Pack

(36800 € hors options, malus écologique 740 à 898 €)

Sauf pour les très gros rouleurs, le diesel n'est plus pertinent. L'hybride rechargeable est agréable, mais son prix plus élevé peut rebuter. Notre choix se porte donc sur l'essence 130 ch avec la boîte auto, l'ensemble s'accordant bien avec le tempérament de la voiture. Quant à la finition, le niveau Feel Pack nous paraît représenter le meilleur compromis, d'autant qu'il permet l'accès à pas mal d'options. Vous avez là un SUV de référence en confort, pas trop mal équipé et raisonnable en tarif.

VOLKSWAGEN POLO

La Polo bénéficie d'une solide réputation et d'une longue histoire dans la gamme Volkswagen. Elle figure parmi les références de l'automobile polyvalente. Par Didier Laurent

Née en 1975, celle que l'on surnommait "la fourmi" a bien grandi. Elle est plus longue de 53 cm et pèse environ 500 kg de plus que le modèle d'origine. Bien construite, plus high-tech (notamment les versions restylées), la Polo de sixième génération est une valeur sûre du segment. Habitée et dotée d'un intérieur plus ou moins gai selon le niveau de finition, elle met en avant son caractère sérieux pour séduire. Elle partage son châssis avec la Seat Ibiza, mais aussi le Volkswagen T-Cross ou l'Audi A1 de deuxième génération. Bénéficiant de réglages qui lui sont propres, elle offre un comportement routier qui trouve le bon compromis entre confort et efficacité. Son succès sur le marché du neuf fait que l'offre est assez large en seconde main, mais les prix restent élevés. Portez si possible votre choix sur un modèle 2020, juste avant le restylage, cela vous permettra de profiter du meilleur rapport qualité-prix. Si vous tombez sur une bonne affaire "nouvelle Polo" de fin 2021, foncez. Pour ceux qui trouvent ses lignes un peu trop carrées ou fades, la finition R-Line apporte une touche de dynamisme à son style et c'est notre choix. Attention, cette version est livrée de série avec des jantes de 17 pouces, ce qui se ressent un petit peu en matière de confort.

VOLKSWAGEN POLO	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
1.0 65	65	4,8*	Trois cylindres seulement, mais ce n'est pas le problème. C'est surtout la suralimentation qui manque à l'appel pour donner suffisamment de pep à cette version. La boîte manuelle à cinq rapports permet de faire illusion sur les premiers rapports, mais ce n'est pas le meilleur attelage pour la Polo.
1.0 75/80	75/80	4,8*	Un peu plus d'allant mais toujours pas de turbo. La version 80 ch répond à de nouvelles normes antipollution, remplace la 75 ch en 2018, mais elle fait moins bien en performances. Quitte à choisir, autant porter votre choix sur la moins puissante des deux.
1.0 TSI 95	95	7,1 (DSG)	La greffe d'un turbo sur le 3 cylindres de base transfigure le tonus et l'agrément de conduite. La consommation est dans le même spectre alors que les performances sont bien meilleures. C'est à partir de cette motorisation que la gamme Polo commence à devenir intéressante et peut accueillir une boîte de vitesses automatique.
1.0 TSI 115	115	6,7 (DSG)	Le meilleur choix, rationnel au regard du prix, des prestations globales et du coût d'utilisation. Souples, polyvalents, ce moteur permet à la Polo d'être à l'aise sur tous les types de parcours. Elle est un peu moins répandue que la version 95 ch en occasion, et les tarifs sont soutenus. Mais le jeu en vaut la chandelle.
2.0 GTI	200/207	7,4	La GTI est toujours là, pour le plus grand plaisir de tous. 200 ch en début de carrière, plus de technologie, 7 ch de mieux et une boîte de vitesses automatique qui passe de 6 à 7 rapports au restylage. L'une ou l'autre fait le job, avec un châssis bien équilibré, un bruit sympa et un bon agrément de conduite.
1.6 TDI	80	3,6*	Un diesel correct, avec 4 cylindres, un turbo et du couple, qui permet à la Polo de briller dans la majeure partie des situations. Le choix peut être économique, surtout en matière de consommation. En revanche, l'offre est nettement plus faible qu'en essence sur le marché de l'occasion.
1.6 TDI	95	5,3	Si vous avez besoin d'un diesel, portez volontiers votre choix sur cette version plus vitaminée et qui consomme à peu près la même chose que la livrée 80 ch, voire mieux sur petites routes, où les relances sont plus nombreuses. Attention, les diesels modernes n'aiment pas les petits trajets répétés.

* Chiffres constructeur.

LES INFOS CLÉS

Essence :
à partir de 12 000 €⁽¹⁾

Diesel : à partir de 12 500 €⁽¹⁾

Génération : sixième

Commercialisation :
octobre 2017

Restylage : septembre 2021

Type de carrosserie : citadine

Nombre d'exemplaires
en circulation : 141 500

(1) 100 000 km maximum.



NOTRE CHOIX

Volkswagen Polo 1.0 TSI

115 A-Line DSG7 de 2020

1^{er} prix prospecté : **20 000 €**
30 000 km



NOTES MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	115 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 2 000 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée	999 cm ³
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique à double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques	215/45 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,05/1,75/1,46/2,55 m
Poids/tractable freiné	1 211/1 100 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	32,4 s
0 à 100 km/h	10,6 s
90 à 130 km/h (en Drive)	9,7 s
Vitesse maxi	189 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/65 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jantes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	145/140 cm
Volume de coffre	388 dm ³

LE BUDGET

Assurance ⁽¹⁾ : 754 €	Carte grise ⁽²⁾ : 199,80 €
----------------------------------	---------------------------------------

Consommations

Moyenne	6,7 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,9/6,6/6,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	597 km/40 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV ⁽³⁾	320 €	Distribution	302 €	
Amortisseurs AR ⁽³⁾	216 €	Embrayage	BVA	
Disques AV ⁽³⁾	206 €	FAP	3 300 €	
Disques AR ⁽³⁾	120 €	Pneus ⁽³⁾	250 €	
Plaquettes AV ⁽⁴⁾	104 €	Feu AV	330 €	
Plaquettes AR ⁽⁴⁾	84 €	Feu AR	156 €	
Filtre à air	36 €	Bouclier AV	580 €	
Filtre à huile	16 €	Bouclier AR	576 €	

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

(1) Base de calcul : automobiliste parisien avec 50 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (2) Base de calcul : moyenne nationale de 33,50 € par cheval. (3) La paire. (4) Le jeu.

LE BILAN FIABILITÉ

Un achat d'une relative tranquillité, car la Polo est bien née et a vite su corriger la majeure partie de ses défauts. Comme pour toutes les voitures contemporaines, le suivi des mises à jour électroniques est important. Mais les problèmes sur les pièces maîtresses mécaniques ne sont pas nombreux, et c'est l'essentiel.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

POMPE À EAU (MOTEUR 1.0)

Un défaut (une fuite) a été identifié sur un joint de la pompe à eau. Il est parfois possible de ne remplacer que le joint, mais c'est plus souvent la pompe en entier qui doit être changée. Généralement, le témoin d'alerte de température moteur prévient de l'avarie au tableau de bord. Le problème est connu et habituellement pris en garantie, avec une décote selon l'âge et le kilométrage.

BOÎTE DE VITESSES MANUELLE

De nombreux cas de marche arrière qui passe mal ou qui est dure à enlever. Des difficultés à passer la première sont également possibles. Apparement,

le réseau Volkswagen est bien au courant de cette avarie qui dure dans le temps, mais les techniciens de la marque peinent à trouver une solution durable.

BOÎTE DE VITESSES DSG

Fonctionnement erratique, à-coups au passage des rapports ou mauvaise gestion du rapport choisi en fonction du régime moteur. Une reprogrammation du boîtier qui gère la boîte de vitesses résout généralement ce problème. Des fuites d'huile, plus rares mais toujours existantes, sont aussi à signaler. Mais, globalement, cette transmission automatique à double embrayage se fiabilise avec le temps.

AUTRES DÉFAILLANCES

BOÎTIER PAPILLON

Sa défaillance peut causer des pertes de puissance à l'accélération. Les cas sont assez rares mais existants, et la seule solution est d'envisager le remplacement de la pièce.

SYSTÈME MULTIMÉDIA

L'écran est noir, parfois de manière épisodique, avant de rester définitivement éteint. Il doit être remplacé. La connexion avec la fonctionnalité Apple CarPlay

fait aussi défaut : une reprogrammation peut régler le problème.

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Aléas sur la consommation, sans fuite identifiée lorsque la voiture reste stationnée. Des clients ont trouvé curieux que leur Polo consomme beaucoup de liquide, mais selon les concessionnaires cela varie d'un exemplaire à l'autre, sans véritable explication. Il convient de surveiller ce point.

LES RAPPELS

MAJEURS

INJECTEURS MOTEUR 1.0 (NOVEMBRE 2018)

Sur les Polo construites d'octobre 2017 à juin 2019, les injecteurs des moteurs 1.0 peuvent fuir et générer une intrusion de carburant dans le moteur. Dans ce cas, la voiture sort des normes antipollution. Les injecteurs sont remplacés.

SYSTÈME DE FREINAGE (MARS 2020)

Sur les voitures fabriquées entre le 8 octobre 2019 et le 6 février 2020, il se pourrait que de l'huile s'engouffre dans le servofrein, provoquant une perte d'assistance de freinage. L'ensemble des composants est remplacé.

CEINTURE DE SÉCURITÉ ARRIÈRE (JUIN 2018)

En cas de changement de cap rapide, l'une des boucles de ceinture de sécurité, centrale ou latérale gauche, pourrait se détacher. Les pièces sont remplacées sur les 219 000 voitures concernées au niveau mondial (fabrication avant décembre 2018).

(AVRIL ET OCTOBRE 2020)

Mêmes ceintures, cause différente. Cette fois, c'est le double boîtier de verrouillage et son écarteur qui sont incriminés. Le risque est un manque d'efficacité en cas d'accident. Remplacement des pièces, là aussi.

MINEURS

FREIN À MAIN (FÉVRIER 2019)

Sur les Polo sorties d'usine entre le 12 octobre 2017 et le 22 octobre 2018, le frein à main peut manquer de force pour immobiliser la voiture. Ce problème est dû à un écrou de réglage. Les concessionnaires interviennent sur la pièce.

TOIT OUVRANT (JANVIER 2022)

Sur les Polo équipées d'un toit ouvrant panoramique, une armature peut être mal collée. L'ensemble pourrait s'envoler quand la voiture roule. Au total, 2 200 exemplaires fabriqués entre le 10 août et le 9 décembre 2021 sont concernés.

Tissuels non contractuels



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	7	210	35 400
1.5T Hybrid 160 ch	8	280	42 400
1.6T Diesel 130 ch Super	7	650	35 900
Surocit Sprint : Super + 2 500 €			
Surocit Ti : Sprint + 2 500 €			
Surocit Veloce : Ti + 2 500 €			
Surocit Edizione Special : Sprint + 1 100 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Super	11	2 205	47 900
2.0 Turbo 280 ch Ti Q4	17	5 715	80 900
Quadrifoglio	41	40 000	94 700
2.2 Diesel 180 ch Super Q4	8	0	45 800
2.2 Diesel 190 ch Super	10	0	48 000
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4	12	330	56 400
Surocit Sprint : Super + 2 000 €			
Surocit Ti : Sprint + 2 400 €			
Surocit Veloce : Ti + 2 100 €			
Surocit Edizione : Veloce + 5 500 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
STELVIO			
2.0T 200 ch Super Q4	12	12 012	57 100
2.0T 280 ch Ti Q4	17	11 488	64 400
Quadrifoglio	41	40 000	102 900
2.2 Diesel 160 ch Super	9	400	49 800
2.2 Diesel 190 ch Super Q4	10	1 504	54 500
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4	12	1 504	60 300
Surocit Sprint : Super + 2 000 €			
Surocit Ti : Sprint + 2 400 €			
Surocit Veloce : Ti + 2 100 €			
Surocit Edizione : Veloce + 5 500 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ALPINE			
ATTO			
"base"	15	NC	80 500
GT	NC	NC	70 500
Légende	15	NC	72 500

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 510
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	320 567
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 510
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	320 567
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 510
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	320 567
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 510
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	320 567
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 510
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	320 567
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 510
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	320 567
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 510
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	320 567
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 510
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	320 567
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 510
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	320 567
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 510
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	320 567
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 510
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	320 567
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 510
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	320 567
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ASTON MARTIN			
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 510
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	320 567
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

A1 ALLSTREET

25 TFSI Design	5	75	26 180
30 TFSI Design	6	50	27 110
35 TFSI Design Lue S tronic	8	650	36 110
Surocit Design Lue : Design + 5 100 €			

30 TFSI Design	6	100	31 560
35 TFSI Design	8	170	32 620
S22	19	10 980	55 540
30 TDI Design	6	0	33 520
35 TDI S line S tronic	8	0	41 660

Surocit S line : Design + 3 600 €			
Surocit Design Lue : S line + 955 €			
Surocit S line Plus : Design Lue + 1 500 €			

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 Mid Hybrid Design S tronic	8	75	30 600
40 TFSI Mid Hybrid S line S tronic	10	2 205	44 050
S3	20	8 671	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 + 5 290 €			
Surocit Design Lue : Design + 4 555 €			
Surocit : Sportback + 555 € + 1 400 €			

40 TFSI S tronic	11	1 074	44 610
45 TFSI S tronic	14	2 370	50 050
RS	19	10 488	66 620
TT	28	19 641	81 780

Surocit S line : "base" + 5 400 €			
Surocit Competition Plus : S line + 2 650 €			
Surocit Heritage : S line + 2 250 €			
Surocit RS tronic Edition : RS + 37 445 €			

Surocit : couple + 3 000 €			
----------------------------	--	--	--

35 TFSI	8	2 205	36 550
40 TFSI Design Lue Quattro S tronic	10	4 818	52 370
RS	29	33 147	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" + 2 900 €		</
-----------------------------------	--	----

116d	6	0	32 500
116d	7	0	34 350
120i 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
M235i xDrive	19	2 544	56 850
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
xDrive23i	12	650	47 500
xDrive18d	8	75	42 200
xDrive23d	12	0	48 900
Suzuki xLine "base" + 2 450 €			
Suzuki M Sport xLine + 1 450 €			

X2			
xDrive18i Premiere	7	280	34 550
xDrive20i Premiere	11	540	41 150
M35i Auto.	19	4 279	58 700
xDrive25e Premiere	7	1 000	48 800
xDrive16d Premiere	6	125	34 950
xDrive18d Premiere	8	30	37 000
xDrive20d Premiere Auto	10	330	45 750
Suzuki xDrive Premiere + 5 050 €			
Suzuki M Sport xLine + 2 350 € + 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	40 000	105 100
320e Lounge	9	0	52 150
330e Lounge	10	0	56 100
316d Lounge	6	0	43 900
318d Lounge	8	0	46 050
320d Lounge	10	0	49 900
330d Lounge xDrive	17	330	58 350
M340i xDrive	22	1 276	71 450
Suzuki M Sport Lounge + 3 850 € + 4 450 €			

SÉRIE 3 TOURING			
Suzuki Berlina + 2 200 €			
SÉRIE 4 COUPÉ			
420i	10	450	51 900
M440i xDrive	25	4 429	70 650
M4 Competition	41	40 000	107 650
M4 CSL	NC	NC	178 000
420d	10	0	54 450
430d xDrive	17	750	61 800
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	61 800
Suzuki M Sport "base" + 2 750 €			

SÉRIE 4 CABRIOLET			
420i	10	1 172	58 400
M440i xDrive	26	8 025	77 450
M4 Competition xDrive	41	40 000	118 650
420d	10	550	60 950
430d	26	1 830	65 700
M440d xDrive	22	4 311	78 200
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	56 650
M40i	23	7 851	69 250
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 €			

IX3			
Inspiring	6	0	69 950
Suzuki Impressive : Inspiring + 1 100 €			

X4			
xDrive30i xLine	14	5 443	60 950
M40i	24	16 760	80 750
M Competition	41	40 000	114 200
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
M50i 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
540i xDrive Lounge	17	1 260	66 600
540d xDrive Lounge	22	1 790	71 600
Suzuki M Sport Lounge + 5 300 €			
Suzuki M Sport Lounge + 5 100 €			

SÉRIE 5 TOURING			
Suzuki Berlina + 2 800 €			
SÉRIE 6 GRAN TOURISMO			
620i Lounge xDrive	10	1 640	65 250
630d Lounge xDrive	17	3 529	75 500
Suzuki M Sport Lounge + 5 650 €			
Suzuki M Sport Lounge + 1 150 €			

SÉRIE 7			
750i xDrive	44	40 000	125 500
745i	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
M8i Competition	57	40 000	174 800
840d xDrive M Sport	22	6 179	111 100

SÉRIE 8 GRAN COUPÉ			
Suzuki coupé + 3 000 €			

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 Auto.	16	9 755	74 600
xDrive40d Lounge	22	12 212	79 800
Suzuki xLine 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	2	11 986	86 200
Suzuki M Sport Lounge + 6 050 €			

IX			
xDrive40	7	0	86 450
xDrive50	10	0	107 950
M60	10	0	136 500

X7			
M60	44	40 000	133 500
xDrive40d	22	20 396	101 900
Suzuki M Sport "base" + 4 650 €			

CHEVROLET			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Corvette Stingray Coupé 2LT	NC	40 000	88 820
Corvette Stingray Cabriolet 2LT	NC	40 000	98 860

CITROËN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

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-monthlery.com			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI			
Suzuki Orange/Khaki/GrayBlue : AMI + 400 €	NC	900	6 990
Suzuki Pap : Orange/Khaki/GrayBlue + 500 €			
Suzuki Vibe : Pap + 450 €			

C3			
1.2 PureTech 83 ch Feel	4	0	18 350
1.2 PureTech 110 ch Feel Pack	6	0	20 800
1.5 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	21 150
Suzuki You! - Feel - 2 410 €			
Suzuki Feel Pack - Feel + 800 €			
Suzuki C-Series - Feel Pack + 650 €			
Suzuki Shine - Feel Pack + 7 250 €			
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 BlueHDi 110 ch Feel Pack	6	0	24 950
1.5 BlueHDi 120 Shine Auto.	6	100	29 100
Suzuki Feel Pack - Feel + 1 150 €			
Suzuki C-Series - Feel Pack + 1 200 €			
Suzuki Rip Car! - 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 BlueHDi 110 ch Live	6	0	26 150
1.5 BlueHDi 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	230	28 850
Hybrid 225 ch Feel	10	1 000	42 750
1.5 BlueHDi 130 ch Live	7	75	31 600
1.5 BlueHDi 130 ch Feel			
Suzuki Feel Pack - Feel + 2 500 €			
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	42 400
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 V	8	1 000	45 700
Suzuki VZ Cup : VZ + 5 460 €			

LEON SPORTSTOURER			
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 40Drive	19	10 011	48 350
Suzuki Berlina + 1 600 €			

BORN			
204 ch V	5	6 000	44 500
230 ch VZ	5	6 000	45 500

E-SOUL			
136 ch Motion	3	6 000	41 600
204 ch Active	3	2 000	47 390
Suzuki Active : Motion + 2 700 €			
Suzuki Lounge : Active + 1 300 €			

CEED			
1.0 T-GDI 100 ch Motion	5	125	24 290
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	0	24 790
1.5 T-GDI 160 ch Active	8	75	27 890
1.6 CRDi 136 ch mHEV Motion	7	0	28 890
Suzuki Active : Motion + 2 100 €			
Suzuki GT Line : Active + 2 000 €			
Suzuki GT Line Premium : GT Line + 2 400 €			

CEED SW (GREEN)			
Hybride Rechargeable Motion	5	1 000	38 390
Suzuki : 5 portes + 1 000 €			

PROCEED			
1.0 T-GDI 120 ch GT Line	6	0	30 890
1.5 T-GDI 160 ch GT Line	8	125	31 890
GT DCT	12	1 386	39 090
Suzuki GT Line Premium : GT Line + 3 700 €			

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 CRDi 136 ch mHEV 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	38 990
EV Motion	4	6 000	44 490
Suzuki Active : Motion + 2 000 € + 2 100 €			
Suzuki Premium : Active + 1 600 € + 2 600 €			

SPORTAGE			
1.6 T-GDI 150 ch mHEV Motion	8	818	30 400
1.5 T-GDI 160 ch Hybrid Active	10	0	38 890
1.6 T-GDI 265 ch Hybrid Rechargeable Active	10	1 000	44 790
1.6 CRDi 136 ch mHEV Motion DCT	7	125	34 590
Suzuki Active : Motion + 3 700 €			
Suzuki Design : Active + 2 600 €			
Suzuki GT Line Premium : Design + 3 700 €			

EVO			
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	72 990
Suzuki Air Design : Air Active + 3 800 €			
Suzuki GT line : Air Design + 4 000 €			

SORENTO			
Hybride Motion	10	700	43 990
Eco plug in Motion	10	1 000	51 490
Suzuki Active : Motion + 4 000 €			
Suzuki Design : Active + 4 000 €			
Suzuki Premium : Design + 4 000 €			

STINGER			
GT	25	31 695	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	58	40 000	226 711

LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
P200 FlexFuel S R-Dynamic AWD Auto.	11	3 920	62 410
P300e S R-Dynamic	11	0	56 520
D200 S R-Dynamic AWD Auto.	11	5 946	58 410
Suzuki Drive Collection : S R-Dynamic + 2 840 €			
Suzuki SE : S R-Dynamic : SE + 2 624 €			
Suzuki SE R-Dynamic : SE + 2 575 €			
Suzuki SE R-Dynamic : SE + 2 820 €			
Suzuki Autobiography R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 7 775 €			

DISCOVERY SPORT			
P200 Flex Fuel S R-Dynamic AWD Auto.	11	1 780	56 450
P300e S R-Dynamic	11	0	61 700
D200 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			
P290 HSE R-Dynamic	24	40 000	93 400
D200 HSE R-Dynamic	19	40 000	93 400
Suzuki Metropolitan Edition R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 5 100 €			

RANGE ROVER VELAR			
P400e S	19	0	82 300
D200 SE R-Dynamic	11	5 609	77 700
D200 SE R-Dynamic	19	17 322	85 900
Suzuki S R-Dynamic : S + 3 600 €			
Suzuki SE R-Dynamic : SE + 7 200 €			
Suzuki HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 7 100 €			
Suzuki Velar Edition R-Dynamic : SE R-Dynamic + 6 600 €			

DEFENDER 90			
P400 SE	28	40 000	80 500
P525 X-Dynamic	43	40 000	136 000
D200 SE	11	34 250	68 500
D200 SE	14	36 500	73 000
D200 SE	19	38 650	77 300

DEFENDER 110			
Suzuki SE : X-Dynamic : SE + 4 200 €			
Suzuki HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 400 €			
Suzuki XX-Dynamic : HSE X-Dynamic + 21 300 €			
Suzuki XS Edition : SE + 7 900 €			
Suzuki P225 Caparvan 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
D200 SE	14	NC	79 800
D200 SE	19	NC	83 300

DEFENDER 110			
Suzuki SE : S + 5 000 €			
Suzuki SE X-Dynamic : SE + 4 000 €			
Suzuki XS Edition : SE + 5 400 €			
Suzuki HSE X-Dynamic : SE + 15 500 €			
Suzuki XX-Dynamic : HSE X-Dynamic + 19 000 €			

RANGE ROVER SPORT			
P530 First Edition Dynamic	44	NC	144 200
P440e S	28	NC	101 500
P510e Autobiography Dynamic	28	NC	140 100
D250 SE	14	NC	94 200
D250 Autobiography Dynamic	23	NC	123 600
Suzuki SE : S + 6 500 €			
Suzuki SE Dynamic : SE + 3 300 €			
Suzuki SE Dynamic : SE + 12 100 €			
Suzuki First Edition Dynamic : Autobiography Dynamic + 3 800 €			

RANGE ROVER			
P530 HSE	44	40 000	156 600
P440e S	28	0	139 400
P510e HSE	28	0	156 300
D250 SE	14	26 691	127 400
D250 HSE	23	24 500	146 800

RANGE ROVER			
Suzuki HSE : SE + 8 300 €			
Suzuki Autobiography : HSE + 16 900 €			
Suzuki 1st Edition : Autobiography + 8 900 €			
Suzuki P225 : Autobiography + 31 400 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	8	0	40 990
300s Pack	4	2 000	49 990
Suzuki Pack : "base" + 2 300 €			
Suzuki F Sport Design : Pack + 1 500 €			
Suzuki Luxe : F Sport Design + 2 100 €			
Suzuki Executive : Luxe + 10 600 €			
Suzuki F-Sport Executive : Executive + 2 400 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	8	0	40 990
300s Pack	4	2 000	49 990
Suzuki Pack : "base" + 2 300 €			
Suzuki F Sport Design : Pack + 1 500 €			
Suzuki Luxe : F Sport Design + 2 100 €			
Suzuki Executive : Luxe + 10 600 €			
Suzuki F-Sport Executive : Executive + 2 400 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	8	0	40 990
300s Pack	4	2 000	49 990
Suzuki Pack : "base" + 2 300 €			
Suzuki F Sport Design : Pack + 1 500 €			
Suzuki Luxe : F Sport Design + 2 100 €			
Suzuki Executive : Luxe + 10 600 €			
Suzuki F-Sport Executive : Executive + 2 400 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	8	0	40 990
300s Pack	4	2 000	49 990
Suzuki Pack : "base" + 2 300 €			
Suzuki F Sport Design : Pack + 1 500 €			
Suzuki Luxe : F Sport Design + 2 100 €			
Suzuki Executive : Luxe + 10 600 €			
Suzuki F-Sport Executive : Executive + 2 400 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	8	0	40 990
300s Pack	4	2 000	49 990
Suzuki Pack : "base" + 2 300 €			
Suzuki F Sport Design : Pack + 1 500 €			
Suzuki Luxe : F Sport Design + 2 100 €			
Suzuki Executive : Luxe + 10 600 €			
Suzuki F-Sport Executive : Executive + 2 400 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	8	0	40 990
300s Pack	4	2 000	49 990
Suzuki Pack : "base" + 2 300 €			
Suzuki F Sport Design : Pack + 1 500 €			
Suzuki Luxe : F Sport Design + 2 100 €			
Suzuki Executive : Luxe + 10 600 €			
Suzuki F-Sport Executive : Executive + 2 400 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	8	0	40 990
300s Pack	4	2 000	49 990
Suzuki Pack : "base" + 2 300 €			
Suzuki F Sport Design : Pack + 1 500 €			
Suzuki Luxe : F Sport Design + 2 100 €			
Suzuki Executive : Luxe + 10 600 €			
Suzuki F-Sport Executive : Executive + 2 400 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	8	0	40 990
300s Pack	4	2 000	49 990
Suzuki Pack : "base" + 2 300 €			
Suzuki F Sport Design : Pack + 1 500 €			
Suzuki Luxe : F Sport Design + 2 100 €			
Suzuki Executive : Luxe + 10 600 €			
Suzuki F-Sport Executive : Executive + 2 400 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	8	0	40 990
300s Pack	4	2 000	49 990
Suzuki Pack : "base" + 2 300 €			
Suzuki F Sport Design : Pack + 1 500 €			
Suzuki Luxe : F Sport Design + 2 100 €			
Suzuki Executive : Luxe + 10 600 €			
Suzuki F-Sport Executive : Executive + 2 400 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	8	0	40 990
300s Pack	4	2 000	49 990
Suzuki Pack : "base" + 2 300 €			
Suzuki F Sport Design : Pack + 1 500 €			
Suzuki Luxe : F Sport Design + 2 100 €			
Suzuki Executive : Luxe + 10 600 €			
Suzuki F-Sport Executive : Executive + 2 400 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	8	0	40 990
300s Pack	4	2 000	49 990
Suzuki Pack : "base" + 2 300 €			
Suzuki F Sport Design : Pack + 1 500 €			
Suzuki Luxe : F Sport Design + 2 100 €			
Suzuki Executive : Luxe + 10 600 €			
Suzuki F-Sport Executive : Executive + 2 400 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UX			
250h	8	0	40 990
300s Pack	4	2 000	49 990
Suzuki Pack : "base" + 2 300 €			
Suzuki F Sport Design : Pack + 1 500 €			
Suzuki Luxe : F Sport Design + 2 100 €			
Suzuki Executive : Luxe + 10 600 €			
Suzuki F-Sport Executive : Executive + 2 400 €			

LS			
500h	19	12 174	102 990
Suzuki Executive + "base" + 34 000 €			
Suzuki Executive Innovation : Executive + 6 000 €			

LC			
500 Sport+	35	40 000	133 600
500h Executive	19	10 903	123 600
Suzuki Sport+ : Executive + 10 000 €			
Suzuki Hako Edition : Sport+ + 3 000 €			

LC CABRIOLET		
--------------	--	--

EOB			
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 Avantgard Line	11	400	50 200
300 e Avantgard Line	11	0	59 150
200 d Avantgard Line	9	0	49 400
220 d Avantgard Line	11	0	53 600
Suzuki AMG Line: Avantgard + 2 950 €			
CLASSE C BREAK			
Suzuki: berline + 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
CLASSE C CABRIOLET			
Suzuki: coupé + 7 350 €			
GLC			
43 AMG 4Matic	25	40 000	71 000
63 AMG S 4Matic+	42	40 000	108 200
300 e Avantgard Line 4Matic	10	0	65 850
200 d Avantgard Line	9	1 074	55 450
220 d Avantgard Line 4Matic	11	1 626	59 300
300 d Avantgard Line 4Matic	14	3 902	61 800
400 d Avantgard Line 4Matic	22	10 253	69 700
300 d Avantgard Line 4Matic	10	0	67 700
Suzuki AMG Line: Avantgard 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	10 021	75 800
300 d AMG Line 4Matic	10	0	73 600
EQC			
400 AMG Line 4Matic	8	0	82 650
CLASSE E			
53 AMG 4Matic+	32	36 674	89 300
63 AMG 4Matic+	55	40 000	137 450
300 e Avantgard Line	12	0	66 250
220 d Avantgard Line	11	2 918	57 600
400 d Avantgard Line 4Matic	21	16 081	75 800
300 d Avantgard Line	11	0	68 050
Suzuki AMG Line: Avantgard Line + 3 250 €			
CLASSE E BREAK			
Suzuki: berline + 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+ 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	27 159	104 550
220 d	11	400	77 500
400 d	21	7 065	97 350
GLE			
450 Avantgard Line	25	25 371	80 500
53 AMG 4Matic+	33	40 000	96 650
63 AMG 4Matic+	55	40 000	150 200
350 e Avantgard Line	12	0	85 650
300 d Avantgard Line	15	7 005	76 950
400 d Avantgard Line	22	16 288	79 550
350 d Avantgard Line	11	0	86 250
Suzuki AMG Line: Avantgard Line + 4 300 €			
GLE COUPE			
53 AMG 4Matic+	33	40 000	114 750
63 AMG S 4Matic+	55	40 000	165 550
350 e	12	0	98 800
400 d	22	19 981	84 100
350 de	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 €			
EQS			
450+ 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	40	100	181 800
400 e Executive	22	33 297	103 100
Suzuki AMG Line: Executive + 5 000 €			
AMG GT COUPE 4 P.			
43 4Matic+	26	27 749	120 800
53 4Matic+	33	27 799	137 950
63 S e-Performance	NC	7 462	211 400
AMG SL			
43	NC	19 741	138 700
63 4Matic+	NC	40 000	190 750
CLASSE G			
500 Executive Line Auto	32	40 000	116 350
63 AMG Auto	51	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
1800 Style	5	NC	31 812
Suzuki Progressive: Style + 2 600 €			
MG			
TYPE			
CV B/M* PRIX			
ZS			
Autonomie Standard Comfort	NC	6 000	30 990
Autonomie Elendium Comfort	NC	6 000	34 990
Suzuki Luxury: Comfort + 2 000 €			
EHS			
Hybride Rechargeable 252 ch Comfort	NC	1 000	33 700
Suzuki Luxury: Comfort + 2 500 €			
MARVEL R			
132 kW Comfort	NC	6 000	39 990
212 kW Performance 4WD	NC	2 000	48 990
Suzuki Luxury: Comfort + 5 000 €			
MINI			
TYPE			
CV B/M* PRIX			
HATCH 3 PORTES			
Cooper	7	0	24 900
Cooper S	9	310	29 500
John Cooper Works	13	1 504	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	0	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: Inform + 700 €			
Suzuki Red Line Edition: Infit + 1 100 €			
Suzuki Intense: Red Line Edition + 1 200 €			

ECLIPSE CROSS			
Train Motor Infit AWD	5	1 000	40 990
Suzuki Intense: Infit + 2 500 €			
Suzuki Intense Edition: Intense + 1 500 €			
Suzuki Intense Style: Intense + 1 500 €			
Suzuki Intense Design: Intense + 2 000 €			
Suzuki Infit: Intense + 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 Expert: Acenta + 1 650 €			
Suzuki Infit: 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 Visia	6	190	22 190
Hybrid 143 ch N-Connecta	5	0	31 450
Suzuki Acenta: Visia + 2 200 €			
Suzuki N-Connecta: Acenta + 2 200 €			
Suzuki Tekra: N-Connecta + 2 000 €			
Suzuki N-Design: Tekra + 650 €			
Suzuki Première Edition: N-Design + 600 €			
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 M18 Hybrid 140 ch Visia	7	400	31 300
1.3 M18 Hybrid 159 ch Acenta Atronic	8	360	36 900
e-Power 190 ch Acenta	8	0	38 200
Suzuki Acenta: Visia + 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-4orce	3	0	57 400
Suzuki Exceed: Advance + 4 500 €			
NOUVEL X-TRAIL			
e-Power 204 ch Acenta	8	150	42 700
e-4orce 213 ch Acenta	8	1 230	45 000
Suzuki N-Connecta: Acenta + 2 000 €			
Suzuki Tekra: N-Connecta + 5 100 €			
Suzuki Tekra+: Tekra + 3 000 €			
TWINSTAR COMBI			
1.3 Toe 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 75 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	6 000	34 400
Suzuki GS Line: Edition + 1 650 €			
Suzuki 40ème Anniversaire: GS Line + 1 350 €			
CROSSLAND			
1.2 Turbo 110 ch Elegance	6	125	25 500
1.2 Turbo 130 ch Elegance Auto	7	240	28 750
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6	0	27 850
Suzuki GS Line: Elegance + 2 400 €			
MOKKA			
1.2 Turbo 100 ch Elegance	5	0	25 100
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7	0	27 300
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6	0	28 700
e 136 ch Elegance	4	6 000	39 750
Suzuki GS Line: Elegance + 2 000 €			
Suzuki Ultimate: GS Line + 3 550 €			

ASTRA			
1.2 Turbo 110 ch	6	0	26 250
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7	0	29 500
Hybrid 180 ch Edition	8	1 000	36 250
1.5 Diesel 130 ch Elegance Auto	7	0	33 700
Suzuki Elegance : Edition + 2 450 €			
Suzuki GS Line : Elegance + 1 250 €			
Suzuki Ultimate : GS Line + 4 100 €			
GRANDLAND			
1.2 Turbo 130 ch	7	280	33 900
Hybrid 225 ch	10	1 000	44 450
Hybrid 300 ch Ultimate	11	0	55 400
1.5 Diesel 130 ch Auto	7	170	37 400
Suzuki GS Line : "base" + 2 700 €			
Suzuki Ultimate : GS Line + 4 200 €			
INSIGNIA GRAND SPORT			
1.5 Diesel 122 ch GS Line Auto	6	150	45 200
2.0 Diesel 174 ch GS Line Auto	9	75	48 400
INSIGNIA SPORTS TOURER			
Suzuki : Grand Sport + 1 300 €			
COMBO LIFE			
e Edition	4	6 000	38 750
Suzuki Elegance Pack : Edition + 3 550 €			
PEUGEOT			
AUTOJ.M.FR			
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE			
Jusqu'à -40%			
03 81 36 30 30 www.autojm.fr			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
208			
1.2 PureTech 75 ch Like	4	0	16 400
1.2 PureTech 100 ch Active Pack	5	0	22 120
1.2 PureTech 130 ch Allure Pack Auto.	7	0	27 820
1.5 BlueHDi 100 ch Active e Active	5	0	22 500
Suzuki Active Pack : Active + 3 520 €			
Suzuki Active Pack : Active + 1 000 €			
Suzuki Style : Active Pack + 1 250 €			
Suzuki Allure : Active Pack + 1 100 €			
Suzuki Allure Pack : Allure + 1 000 €			
Suzuki Roadtrip : Allure Pack + 700 €			
Suzuki GT : Allure Pack + 1 800 €			
Suzuki GT Pack : GT + 1 000 €			
2008			
1.2 PureTech 100 ch Active Pack	6	0	24 850
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	6	0	26 650
1.2 PureTech 155 ch GT All Auto.	8	330	34 550
1.5 BlueHDi 110 ch Active e Active	5	0	26 850
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6	0	32 070
Suzuki Active Pack : Active + 900 €			
Suzuki Style : Active Pack + 200 €			
Suzuki Allure Pack : Active + 1 000 €			
Suzuki Allure Pack : Allure + 800 €			
Suzuki Roadtrip : Allure Pack + 700 €			
Suzuki GT : Allure Pack + 1 900 €			
Suzuki GT Pack : GT + 1 100 € à 1 400 €			
308			
1.2 PureTech 110 ch Active Pack	6	0	28 400
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	0	29 750
PEHY 180 ch Active Pack	6	1 000	38 900
PEHY 225 ch GT	10	1 000	45 300
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	10	0	35 400
Suzuki Allure : Active Pack + 2 200 €			
Suzuki Allure Pack : Allure + 800 €			
Suzuki GT : Allure Pack + 2 000 €			
Suzuki GT Pack : GT + 1 600 €			
308 SW			
Suzuki : berline + 1 000 €			
NOUVELLE 40C			
Hybrid 225 First Edition	NC	0	50 600
3008			
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	310	33 520
Hybrid 225 ch Active Pack	10	1 000	46 400
Hybrid 300 ch Allure Pack	11	0	53 600
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	100	38 900
Suzuki Style : Active Pack + 2 400 €			

Suzuki Allure Pack - Allure + 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	35 820
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	1 901	45 850
1.5 BlueHD 130 ch Active Pack	7	170	38 600
2.0 BlueHD 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 + 2 200 €	
Suzuki GT Pack - GT + 2 000 €	

50B			
1.2 PureTech 130 ch Active Pack Auto.	7	125	38 100
Hybrid 225 ch Active Pack	10	1 000	46 100
Peugeot Sport Engineered	11	0	68 550
1.5 BlueHD 130 ch Active Pack	6	0	40 100

Suzuki GT - Allure Pack + 1 500 €	
Suzuki GT Pack - GT + 3 300 € + 4 300 €	

50B 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 GAYMAL			
2.0	19	18 905	59 602
T	19	19 641	68 629
S	24	23 147	72 982
GT5 4.0	30	40 000	66 015
GT4	32	40 000	102 367
GT4 RS	NC	40 000	144 485

718 BOXSTER			
2.0	19	18 905	61 721
T	19	19 641	70 688
S	24	23 147	72 982
GT5 4.0	30	40 000	88 955
Spyder	32	40 000	100 431
Edition 25 ans	28	40 000	98 326

911 COUPE			
Camera	27	40 000	113 396
Camera S	34	40 000	128 986
Camera GTS	37	40 000	147 219
Sport Classic	47	NC	180 608
Turbo	51	40 000	197 488
Turbo S	61	40 000	230 362
GT3	41	40 000	178 595

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

911 CABRIOLET			
Camera	27	40 000	127 788
Camera S	34	40 000	143 368
GTS	37	40 000	161 618
Turbo	51	40 000	211 168
Turbo S	61	40 000	244 042

TAYCAN			
Propulsion	9	0	89 357
4S	8	0	109 414
GTS	NC	0	136 659
Turbo	10	0	156 334
Turbo S	10	0	189 934

TAYCAN SPORT TURISMO			
Suzuki - berline + 960 €			

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

4S 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 €			

MAGAN			
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	182 916
Suzuki Platinum Edition: 3.0 + 10 432 € / S + 9 238 € / E-Hybrid + 5 917 €			

CAYENNE COUPE			
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
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 Scé 65 ch Equilibre	4	0	15 750
E-Tech Authentic	3	6 000	24 050

Suzuki Equilibre - Authentic + 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

CLIO V			
1.0 Scé 65 ch Authentic	4	0	17 100
1.0 Tce 90 ch Equilibre	6	0	19 900
1.3 Tce 140 ch Techno	7	0	24 150

E-Tech Hybrid 145 ch Equilibre	6	22 350	
1.0 Tce 100 ch GPL Equilibre	6	0	21 750
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	6	0	23 000
Suzuki Evolution - Authentic + 2 900 €			
Suzuki R.S. Line - Techno + 1 550 €			
Suzuki R.S. Line - Techno + 1 850 €			
Suzuki E-Tech Engineered - Techno + 2 400 €			

CAPTUR			
1.0 Tce 90 ch Equilibre	5	150	23 400
1.3 Mild Hybrid 140 ch Equilibre	7	100	28 000
1.3 Mild Hybrid 160 ch Techno EDC	8	125	30 500
1.0 Tce 100 ch GPL Equilibre	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 Evolution - Equilibre + 1 350 €			
Suzuki Techno - Equilibre + 1 700 €			
Suzuki Rite Gauge - Techno + 900 €			
Suzuki R.S. Line - Techno + 2 000 €			
Suzuki E-Tech Engineered - Techno + 2 550 €			
Suzuki Ionic - R.S. Line + 1 500 €			

MEGANE			
1.3 Tce 140 ch Evolution	7	125	28 800
1.3 Tce 160 ch R.S. Line EDC	8	190	35 050
R.S. EDC	19	12 012	44 650
E-Tech hybride rechargeable 160 ch Evolution	5	1 000	38 750
1.5 Blue dCi 115 ch Equilibre	6	0	30 800
Suzuki Techno - Evolution + 1 950 €			
Suzuki R.S. 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
EV60 220 ch Optimum Charge Equilibre	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 - Techno + 7 000 €			

SCENIC			
1.3 Tce 140 ch Evolution	7	400	33 200
1.3 Tce 160 ch Executive EDC	8	698	41 400

GRAND SCENIC			
Suzuki - Scenic + 2 800 €			

NOUVEL AUSTRAL			
1.3 Mild Hybrid Advanced 130 ch Equilibre	NC	NC	33 400
1.3 Mild Hybrid 160 ch Techno Auto	NC	NC	37 400
E-Tech Full Hybrid 160 ch Equilibre	NC	NC	39 900
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno Auto	NC	NC	40 700

Suzuki Techno - Equilibre + 2 500 €			
Suzuki Techno Esprit Alpine - Techno + 1 400 €			
Suzuki Ionic - Techno + 2 800 €			
Suzuki Ionic Esprit Alpine - Ionic + 1 400 €			

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 - Equilibre + 1 550 €			
Suzuki R.S. Line - Techno + 2 750 €			
Suzuki E-Tech Engineered - 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 dCi 160 ch Intense EDC	8	818	42 700
2.0 Blue dCi 190 ch Intense Paris EDC	10	1 172	51 500

TALISMAN ESTATE			
Suzuki - berline + 1 400 €			

KOLEOS			
1.3 Tce 160 ch Evolution EDC	8	1 276	43 700
2.0 Blue dCi 185 ch Intense Paris - Tronic 4x4	10	6 724	51 900

ESPACE			
2.0 Blue dCi 160 ch Evolution	8	3 331	50 900
2.0 Blue dCi 190 ch Evolution	10	3 784	53 200
Suzuki Intense Paris - 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 dCi 95 ch Equilibre	5	260	27 200
1.5 Blue dCi 115 ch Techno	6	698	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
Dawn Black Badge	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	16 990
1.0 TSI 95 ch Urban	5	0	21 495
1.0 TSI 110 ch Xcellence	6	0	23 600
1.5 TSI Act 150 ch FR DSG	8	260	28 700

Suzuki Urban - Référence + 4 005 €			
Suzuki Techno - Urban + 1 605 €			
Suzuki FR - Xcellence + 2 200 €			
Suzuki FR Xcellence - FR + 2 315 €			

ARONA			
1.0 TSI 95 ch Référence	5	0	18 690
1.0 TSI 110 ch Xcellence	6	0	27 500
1.5 TSI Act 150 ch Xperience DSG	8	310	30 400
Suzuki Urban - Référence + 5 800 €			
Suzuki Techno - Urban + 2 510 €			
Suzuki FR - Xperience + 1 100 €			
Suzuki FR Xcellence - FR + 1 620 €			

LEON			
1.0 TSI 110 ch Référence	6	0	23 250
1.0 eTS 110 ch Urban DSG	6	0	29 500
1.5 eTS 150 ch Xcellence DSG	8	125	33 800
eHybrid 204 ch Référence	8	1 000	39 050
2.0 TDI 115 ch Référence	6	0	27 150

2.0 TDI 150 ch Xcellence DSG	8	0	36 840
2.0 TDI 150 ch Xcellence DSG	7	0	34 650
Suzuki Urban - Référence + 4 000 €			
Suzuki FR - Xcellence + 2 680 €			

LE

OCTAVIA COMBI				
Suzuki: berline + 1 120 €				
KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8	NC	36 365	
RS	14	15 506	53 975	
2.0 TDI 150 ch Ambition DSG	8	NC	43 105	
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	11	3 331	50 875	
Suzuki Style: Ambition + 4 290 €				
Suzuki Sportline: Style + 1 610 €				
Suzuki Laurin & Klement: Sportline + 3 140 €				
SUPERB				
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	310	41 685	
IV Style	8	1 000	48 335	
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	0	45 455	
2.0 TDI 200 ch Sportline DSG	NC	NC	51 475	
Suzuki Sportline: Style + 4 010 €				
Suzuki Laurin & Klement: Sportline + 2 890 €				
SUPREB COMBI				
Suzuki: berline + 1 100 €				
SMART				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
FORTWO				
EQ Passion	1	6 000	27 250	
Suzuki Prime: Passion + 2 000 €				
FORTWO CABRIO				
Suzuki: Coupé + 3 300 €				
FORFOUR				
EQ Passion	1	6 000	28 100	
Suzuki Prime: Passion + 2 350 €				
SSANGYONG				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
TIVOLI				
1.2	7	1 276	15 990	
1.5 Sport	9	2 370	25 490	
Diesel i Low II	7	983	21 990	
Suzuki i Low II: "base" + 2 000 €				
Suzuki Pop: i Low II + 2 000 €				
Suzuki Limited: Pop + 3 000 €				
KORANDO				
Essence	9	5 715	22 990	
Suzuki Tech: "base" + 2 000 €	7	1 504	25 990	
Suzuki Limited: Tech + 2 000 €				
SUBARU				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
IMPREZA				
e-Boxer Comfort	8	5 404	34 990	
Suzuki Premium: Comfort + 2 000 €				
Suzuki Luxury: Premium + 2 000 €				
XV				
e-Boxer Comfort	10	7 462	36 990	
Suzuki Premium: Comfort + 2 000 €				
Suzuki Luxury: Premium + 2 000 €				
FORESTER				
e-Boxer Comfort	10	9 550	39 990	
Suzuki Premium: Comfort + 5 000 €				
Suzuki 25th Break: Premium + 1 000 €				
Suzuki Luxury: Premium + 3 000 €				
OUTBACK				
2.5i 169 ch Onyx Drive	9	13 682	49 990	
Suzuki Touring Exclusive: Onyx Drive + 5 000 €				
SUZUKI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
IGNIS				
1.2 Dualjet Hybrid Advantage	4	0	15 590	
Suzuki Privilege: Advantage + 1 620 €				
Suzuki Pack: Privilege + 1 150 €				
SWIFT				
1.2 Dualjet Hybrid Advantage	4	0	16 490	
Sport	0	23 250		
Suzuki Privilege: Advantage + 1 700 €				
Suzuki Pack: Privilege + 760 €				
VITARA				
1.4 Boosterjet Hybrid Advantage	7	0	24 490	
1.5 Dualjet Hybrid Privilege Auto	5	28 690		
Suzuki Privilege: Advantage + 1 200 €				
Suzuki Style: Privilege + 1 950 €				
SWACE				
1.8 Hybrid Privilege	5	0	29 750	
Suzuki Pack: Privilege + 1 500 €				

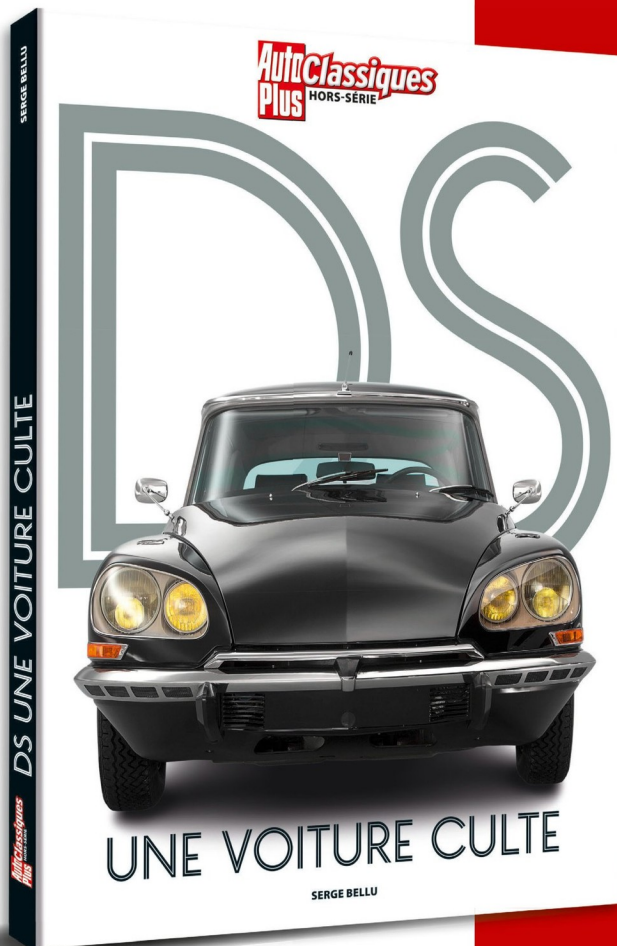
S-CROSS				
1.4 Boosterjet Hybrid Advantage	7	0	27 890	
1.5 Dualjet Hybrid Privilege	5	0	31 890	
Suzuki Privilege: Advantage + 1 200 €				
Suzuki Style: Privilege + 2 400 €				
ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10	0	54 190	
TESLA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MODEL 3				
"base"	7	2 000	53 490	
Grande 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 VVT-i 72 ch Active	4	0	16 590	
Suzuki Dynamic: Active + 1 000 €				
Suzuki Design: Dynamic + 1 700 €				
Suzuki Collection: Design + 1 700 €				
Suzuki Air Limited: Collection + 3 300 €				
YARIS				
1.0 VVT-i 70 ch Dynamic	4	0	19 150	
1.5 VVT-i 120 ch Dynamic	5	0	20 350	
GR Pack Premium	10	0 011	37 400	
116h Dynamic	5	0	22 900	
Suzuki Design: Dynamic + 1 500 €				
Suzuki Iconic: Design + 3 000 €				
Suzuki Collection: Iconic + 0 €				
Suzuki GR Sport: Collection + 0 €				
Suzuki Track: Pack Premium + 2 000 €				
YARIS CROSS				
116h Dynamic	6	0	26 900	
Suzuki Design: Dynamic + 2 000 €				
Suzuki Collection: Design + 3 000 €				
Suzuki Trail: Collection + 0 €				
C-HR				
1.8 Hybride Dynamic	4	0	32 750	
2.0 Hybride Design	8	0	37 200	
Suzuki Design: Dynamic + 2 450 €				
Suzuki GR Sport: Design + 4 500 €				
Suzuki Collection: GR Sport + 0 €				
COROLLA				
1.8 Hybride 140 ch Active	6	0	31 400	
2.0 Hybride 196 ch GR Sport	8	0	37 200	
Suzuki Dynamic: Active + 1 000 €				
Suzuki Design: Dynamic + 1 600 €				
Suzuki GR Sport: Design + 1 200 €				
Suzuki Collection: GR Sport + 1 550 €				
COROLLA TOURING SPORTS				
Suzuki: berline + 1 000 €				
PRIUS				
Rechargeable Design 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	
Suzuki Lounge: Dynamic + 6 400 €				
Suzuki Collection: Lounge + 2 000 €				
MIRAI				
Lounge	4	2 000	71 500	
Suzuki 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 (8 PORTES)				
204 i-40 LeCap	11	40 000	44 990	
Suzuki Lounge: LeCap + 5 110 €				
Suzuki Légende: Life + 5 200 €				
Suzuki Lounge: Légende + 5 900 €				
LAND CRUISER (6 PORTES)				
Suzuki: 3 portes + 2 010 €				
Suzuki Lounge Pack Techno: Lounge + 8 160 €				

GR SUPRA				
2.0	15	3 784	56 400	
3.0	23	10 980	68 400	
Suzuki Pack Premium: "base" + 2 000 € + 5 000 €				
PROACE CITY VERSO				
1.2 110 ch VVT-i Dynamic	6	650	24 260	
1.5 100 ch i-40 Dynamic	5	230	25 210	
1.5 130 ch i-40 Dynamic Auto.	7	240	28 810	
Electric 50 kWh Dynamic	7	6 000	37 820	
Suzuki Executive: Dynamic + 4 490 €				
Suzuki Design: Executive + 1 330 €				
VOLKSWAGEN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
UP! (5 PORTES)				
1.0 65 ch Active	4	0	16 940	
GTI	6	0	22 000	
e-Up! Life	4	6 000	26 750	
Suzuki Style: Life + 1 500 €				
POLO				
1.0 TSI 95 ch Life	5	0	22 990	
1.0 TSI 110 ch Life DSG	6	0	25 440	
GTI	11	386	32 590	
Suzuki Style: Life + 1 160 €				
Suzuki R-Line: Style + 925 €				
T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch Life Tech	5	100	25 000	
1.0 TSI 110 ch Life Tech	6	125	25 710	
Suzuki R-Line Tech: Life Tech + 2 880 €				
Suzuki Style: R-Line Tech + 605 €				
TAIGO				
1.0 TSI 95 ch Life	5	0	24 940	
1.0 TSI 110 ch Life	6	0	25 820	
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	260	33 480	
Suzuki R-Line: Life + 5 980 €				
Suzuki Style: R-Line + 270 €				
T-ROC				
1.0 TSI 110 ch Life	6	230	29 230	
1.5 TSI EVO 150 ch Life	8	330	31 615	
R	19	17 490	53 815	
2.0 TDI 116 ch Life	6	0	33 320	
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	50	37 360	
Suzuki Style: Life + 2 550 €				
Suzuki Style Exclusive: Style + 4 990 €				
Suzuki R-Line: Style + 4 355 €				
T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 110 ch Style	6	360	37 530	
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	983	42 500	
Suzuki R-Line: Style + 4 455 €				
GOLF				
1.0 TSI 110 ch Active	6	0	31 500	
1.0 eTSI 110 ch Active DSG	6	0	34 395	
1.5 eTSI 130 ch Active DSG	7	0	36 150	
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	75	39 780	
GTI	14	3 331	46 415	
GTI Clubsport	19	2 784	51 150	
R 20i auto	22	5 715	62 700	
eHybrid 204 ch Style	8	1 000	45 220	
GTE	8	1 000	49 695	
2.0 TDI 116 ch Active DSG	6	0	37 960	
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	0	42 410	
GTD	11	230	46 140	
Suzuki Style: Active + 2 290 €				
Suzuki R-Line: Style + 310 €				
GOLF SW				
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	125	40 950	
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	0	43 400	
Suzuki R-Line: Style + 320 €				
GOLF ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG 4Motion	11	740	50 165	
ID.3				
Pro Performance 204 ch Active	5	6 000	44 990	
Pro S 204 ch Active	5	2 000	48 450	
TOURAN				
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	983	43 600	
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	260	47 500	
ID.BUZZ				
Pro 234 ch	5	2 000	56 990	
TIGUAN				
1.5 TSI 150 ch Elegance DSG	8	1 074	45 335	
R	20	22 937	62 100	
eHybrid 245 ch Elegance DSG	8	1 000	50 580	
2.0 TDI 150 ch Elegance DSG	8	450	48 265	
2.0 TDI 200 ch R-Line Exclusive 4Motion DSG	11	4 818	58 195	
Suzuki R-Line: Elegance + 955 €				
Suzuki R-Line Exclusive: R-Line + 4 480 €				

TIGUAN ALLSPACE				
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	2 918	49 590	
2.0 TDI 150 ch R-Line DSG	8	983	52 560	
2.0 TDI 200 ch R-Line 4Motion DSG	11	4 543	57 150	
Suzuki Elegance Exclusive: R-Line + 2 860 €				
ID.4				
Pure 148 ch	5	6 000	43 000	
Pure Performance 170 ch	5	6 000	44 650	
Pro 174 ch	5	2 000	50 900	
Pro Performance 204 ch	5	2 000	52 900	
GTX	5	2 000	61 500	
ID.5				
Pro 174 ch	5	2 000	54 700	
Pro Performance 204 ch	5	2 000	56 350	
GTX	5	2 000	61 350	
PASSAT SW				
1.5 TSI ACT 150 ch Lounge DSG	8	540	46 490	
GTE	8		57 190	
2.0 TDI 150 ch Lounge DSG	8		51 190	
2.0 TDI 200 ch Lounge 4Motion DSG	11	1 386	56 990	
Suzuki R-Line: Lounge + 3 300 €				
Suzuki R-Line: Lounge + 3 400 €				
PASSAT ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG	10	1 172	54 990	
ARTEON				
R	20	22 781	66 690	
eHybrid 218 Elegance	8		58 190	
2.0 TDI 200 ch DSG Elegance	8		57 090	
2.0 TDI 200 ch DSG Elegance 4M DSG	11		61 290	
Suzuki R-Line: Elegance + 100 €				
ARTEON SHOOTING BRAKE				
Suzuki: Arteon + 500 €				
TOUAREG				
eHybrid 381 ch Elegance	22		85 360	
R	22		101 070	
CADDY				
1.5 TSI 114 ch	6	540	31 090	
2.0 TDI 102 ch	6	540	32 060	
2.0 TDI 122 ch	6	540	33 860	
Suzuki Life: Start + 2 860 €				
Suzuki Style: Life + 3 300 €				
VOLVO				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
XC40				
E3 Essential	9	983	41 000	
B4 Plus	11	1 074	48 800	
Recharge T4 Start	7		52 050	
Recharge T5 Start	10		53 550	
Recharge T5	10		55 800	
Recharge Twin Plus	6	2 000	45 800	
Suzuki Plus Start: Essential + 2 900 €				
Suzuki Plus Start: T + 2100 € + 6 650 €				
Suzuki Ultimate Style: Plus + 350 € + 5 250 €				
C40				
Recharge Start	6	2 000	46 800	
Recharge Twin Plus	12	2 000	59 550	
Suzuki Plus Start: Plus + 650 €				
Suzuki Ultimate Style: Plus + 450 €				
S60				
B4 essence Start	11	280	50 700	
Recharge T5 Plus Style Dark	15		65 350	
Polestar Engineered	17		77 600	
Suzuki Plus Style Dark Start: + 2 450 €				
Suzuki Ultimate Style Chrome: Plus Style Dark + 6 050 €				
V60				
E3 essence Start	9	280	49 850	
Recharge T5 Plus Style Dark	15		66 500	
Polestar Engineered	20		79 700	
B4 Desael Start	11	450	55 500	
Suzuki Plus Style Dark Start: + 2 450 €				
Suzuki Ultimate Style Chrome: Plus Style Dark + 6 900 €				
V60 CROSS COUNTRY				
B4 Desael Pro	11	1 504	61 250	
XC60				
Recharge T5 Start AW	15		72 130	
Recharge T8 Ultimate Style Chrome	20		83 230	
B4 Desael 197 ch Start	20		87 490	
Polestar 197 ch Start	11	3 021	59 230	
Suzuki Plus Style Chrome Start: + 2 350 € + 2 950 €				
Suzuki Plus Style Dark Start: Plus Style Chrome + 0 €				
Suzuki Ultimate Style Chrome: Plus Style Chrome + 5 750 € + 7 600 €				
Suzuki Ultimate Style Dark: Ultimate Style Chrome + 0 €				
XC90				
Recharge T8 Start	20		90 800	
Recharge T8 Ultimate Style Chrome	13	11 551	77 150	
Suzuki Ultimate Style Chrome Start: + 12 000 €				
Suzuki Ultimate Style Dark: Ultimate Style Chrome + 0 €				

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

LE DESTIN D'UNE ICÔNE FRANÇAISE



Découvrez, au fil de 176 pages, les histoires et les anecdotes qui sont associées à la carrière de la DS dans les domaines les plus variés. Symbole de la France d'après-guerre, elle a marqué son temps dans d'autres disciplines que la seule industrie automobile. Cet ouvrage unique, agrémenté de plus de 200 photographies, images publicitaires et documentaires, illustre l'épopée de cette icône du style. Laissez-vous emporter !

**EN VENTE
ACTUELLEMENT**

UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

N° FR020302-1



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 4294 AVIS*

Ancien **Moderne**

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES...

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



NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

05 65 10 17 17
WWW.RETRO.FR



**ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS**

Pourquoi mon moteur s'encrasse

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



Dans le cas où vous ne souhaitez 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

Nouveau Nissan Qashqai

e-POWER

Le plaisir de l'électrique sans recharge



33% de consommation en moins* | Sans recharge | 1000 km d'autonomie**

* Par rapport à Qashqai 158 chevaux Xtronic. ** En cycle combiné, suivant conditions de circulation. Modèle présenté : version spécifique, NISSAN WEST EUROPE : nissan.fr. Consommations cycle combiné (l/100km) : 5,3 - 7,1.

www.nissan-avenir.com

Nouveau Nissan Juke Hybrid

Le Crossover électrisant



Modèle présenté : version spécifique, NISSAN WEST EUROPE : nissan.fr
Consommations cycle combiné (l/100km) : 5,0 - 6,2.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



CORBEIL-ESSONNES

56 av. du 8 mai 1945
01 64 96 51 91

LES ULIS

4 av. des Tropiques
01 60 92 12 00

PARIS 16^{EME}

48 rue Molitor
01 46 51 80 60

VIROFLAY

188 av. Gén. Leclerc
01 30 24 08 22

MONTROUGE

83 av. Aristide Briand
01 40 92 77 00

MAUREPAS

6 bis rue Alfred Kastler
01 30 16 46 55

STE GENEVIEVE

82 rte de Corbeil
01 69 04 29 51

VIRY-CHÂTILLON

113 av. Gén. de Gaulle
01 60 47 99 15

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1120

du 3 novembre 2020



Essai : Porsche 911 GT3 RS

Avec son physique plus que jamais bodybuildé, son aérodynamisme active digne d'une voiture de course, son DRS comme une F1, elle semble tout droit échappée d'un circuit. Et pourtant, la GT3 RS a aussi le droit de rouler sur la route. Est-ce bien raisonnable ? Sans doute non. Mais c'est si bon !

1^{er} essai : MG 4

Le chinois MG n'en finit pas de faire parler de lui : hybride, thermique (lire p 52) et électriques, SUV, break... et maintenant berline... tendance Crossover tout de même. Avec ses 204 ch, sa batterie de 64 kWh et son prix alléchant, la "4" cherche des noises à la Renault Mégane E-Tech. En a-t-elle vraiment les moyens ?



Comparatif : le Nissan Ariya face à ses rivaux

Pionnier du SUV avec son Qashqai, de la voiture électrique avec sa Leaf, Nissan a plus que tardé à réunir les deux ensemble. Le japonais s'est-il laissé déborder par la concurrence ou l'a-t-il joué malin en observant ses rivaux avant de lancer sa contre-offensive ? Notre comparatif répond à la question.



Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

**NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 102
DE L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & SUV
364 PAGES - 6,50 €**

Les SUV français montent en gamme, L'Auto-Journal Évasion & SUV leur consacre un dossier complet : le DS 7 restylé abandonne l'appellation Crossover mais devient plus premium. Même positionnement pour les nouveaux Renault Austral et Peugeot 408 Coupé. À découvrir également, notre super-essai de l'Alfa Romeo Tonale.

ÉDITEUR

ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)

40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex

Directeur de la publication : Gautier Normand

Actionnaires : Président Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

www.autojournal.fr

E-mail : autojournal@reworldmedia.com

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (01 41 33 55 94)

Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital (01 41 33 53 96)

Directeur artistique : Yannis Jacoby-Koaly

Essais : Mélina Priam (chef de rubrique, 01 41 33 54 16),

Cyril Biotteau

Technique : Frédéric Haas

Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction : Denis Riffard

Maquette : Pykha

Secrétariat de rédaction : Vedteam

Photographe : Yann Lefebvre

Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitité

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Hitaïtan

Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52

Directrice exécutive régie : Élodie Brétau-de Fontailles

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

MARKETING

Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud

Chef de ventes : 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 : 101,50 € (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 Sprl, 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

Chefs de fabrication : Alexandra Millet (01 46 48 19 06),

Christophe Mestdach (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

AFFILIAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne

Taux de fibres recyclées : 0%

Impact sur l'eau : Ptot 0,016 kg/tonne

Date du dépôt légal : octobre 2022

Prix de vente : 4 €

Date de parution : 20 octobre 2022

N° ISSN : 0005-0768

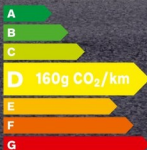
N° CPPAP : 0323 K 82833



V O L V O

CETTE VOLVO D'EXCEPTION EST DISPONIBLE RAPIDEMENT.

VOLVO XC60 | SÉRIE SPÉCIALE



*Dans la limite des stocks disponibles.

Modèle présenté : XC60 Edition Plus B4 Micro-hybride Diesel Chrome.

Cycle mixte WLTP Volvo XC60 Micro-hybride : Consommation (L/100 km) : 6 - 6.8
CO₂ rejeté (g/km) : 158 - 179. Conditions sur volvocars.fr

VOLVOCARS.FR

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

ABVV AUTOMOBILES

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

BPM GROUP

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

S.A. BIDAUD

91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES

75 PARIS 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

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



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 COURBOVOIE, RCS NANTERRE 301 340 584, © Étienne Pons.