



HOPIUM MACHINA



VINFAST VF 6



JEEP AVENGER

LES SURPRISES DU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

... ET NOS COUPS
DE CŒUR



MATCH

RENAULT AUSTRAL / PEUGEOT 3008
Le SUV Renault peut-il faire vaciller le roi 3008 ?

ESSAI

MG4

L'atout prix mais
pas uniquement !



DOSSIER
TOUTES LES
MERCEDES DE 2023



BEL : 4,20€ - ESP : 4,20€
FRA : 4,20€ - GRE : 4,20€
DOM : 4,20€ - ITA : 4,20€
LUX : 4,20€ - CAN : 6,25\$CAN
MEX : 470H - CHN : 8,600CNY
TOM : 1050CYP
CH : 6,50\$ - TUN : 8,50\$TUN

T H E N E W

I X 1



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

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



100% ÉLECTRIQUE

A 0g CO₂/km



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.



DS AUTOMOBILES
Spirit of Avant-Garde

NOUVELLE DS 7

LE RAFFINEMENT
POUR SEUL GUIDE



Pour découvrir et essayer NOUVELLE DS 7
prenez rendez-vous sur DSautomobiles.fr

Σ·Τ·Ε·Ν·Σ·Σ
HYBRIDE RECHARGEABLE



DS préfère TotalEnergies – DSautomobiles.fr – CONSOMMATIONS MIXTES DE NOUVELLE DS 7 : DE 1,2 À 5,6 L/100 KM.
DS Automobiles RCS Paris 642 050 199. Spirit of avant-garde = L'esprit d'avant-garde.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

N°1120

SOMMAIRE

Découvrir

12 Mondial de l'auto : surprises et coups de cœur

Hopium Machina, Jeep Avenger, NamX HUV, Renault Kangoo E-Tech, Seres 5, The Next Ora Cat, Vinfast VF 6...

24 Les Mercedes de 2023 : Classe A, Classe B, Classe E, CLE, EQG, EQE SUV ...



The Next Ora Cat / P. 18



Mercedes EQE SUV / P. 24



Nissan X-Trail / P. 72



Porsche 911 / P. 42



Renault Austral/Peugeot 3008 / P. 46

Comprendre

34 Le rétrofit : solution ou illusion ?

38 Zone rouge : Rolls Royce Spectre, fantôme électrique

Conduire

42 Porsche 911 GT3 RS 525 ch

46 Renault Austral Mild Hybrid Advanced 130 ch/Peugeot 3008 PureTech 130 ch

54 MG4 204 ch/64 kWh

60 Le Nissan Ariya 242 ch/87 kWh face à ses rivaux : Kia EV6 2WD 229 ch/78 kWh - Skoda Enyaq iV 80 204 ch/82 kWh - Volkswagen ID.4 204 ch/82 kWh - Volvo C40 Recharge 231 ch/69 kWh

70 Audi A3 Sportback 45 TFSIe 245 ch

72 Nissan X-Trail e-4orce 213 ch

78 Bentley Bentayga EWB 550 ch
82 Le chef des essais vous répond

Vibrer

84 Reportage : le musée des voitures sorties de grange

90 Endurance : une finale à suspense

92 Rétro : Fiat 128 Coupé (1972)

S'offrir

96 Configurateur : Kia Sorento

100 Occasion : Seat Leon 3

103 Prix du neuf Le tarif des voitures neuves

111 Les professionnels s'affichent

Les petites annonces



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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

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

Du 3 au 16 novembre 2022



Le Nissan Ariya affronte les SUV électriques / P. 60



Bentley Bentayga EWB / P. 78



MG4 / P. 54



Les "voitures sorties de grange" / P. 84





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 RECOMMANDÉ 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



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

LAURENT VILLARON



L'APPEL DU 18 OCTOBRE

Vous l'aurez probablement noté : pendant le Mondial, comme par enchantement, toute la presse généraliste semblait redécouvrir l'automobile, l'état de son industrie, et les nombreuses questions qui interrogent son avenir. À lui seul, ce phénomène de loupe médiatique pourrait suffire à justifier l'existence de notre Salon national. J'ai bien peur, hélas, que cela ne suffise pas et que la tristesse de cette édition ne le condamne à jamais. Mais ne tirons pas sur l'ambulance et gardons espoir... Donc, subitement, nous avons eu droit sur les radios et télés à une avalanche

de débats sur l'électrification de l'automobile, sa pertinence environnementale, son coût, son usage. Dans le même temps, certains de nos confrères généralistes découvraient, un peu surpris, l'abondance de l'offre asiatique. D'où la question qui, régulièrement, faisait surface lors des talk-shows les plus affutés : ne serait-on pas, en France et plus globalement en Europe, en train de se tirer une balle dans le pied avec la voiture électrique ? À cette interrogation pertinente, notre ministre de l'Économie a voulu répondre lors d'une de ses interventions durant le Salon : *"On peut regretter que l'on n'ait pas la liberté* (dans le choix de la technologie pour arriver à la neutralité carbone, N.D.L.R.), déclarait ainsi Bruno Le Maire, le 18 octobre, dans le cadre du Paris Automotive Summit. *Cela n'était pas la position de la France. Mais il n'est plus temps de pleurer sur le lait renversé.*" Avant de poursuivre : *"Tous les efforts engagés maintenant dans la compétitivité* (de l'industrie française, N.D.L.R.) *seront vains si l'Union Européenne ne résiste pas mieux à la concurrence internationale.* (...) *La préférence européenne doit faire partie de nos options.* Nous n'avons pas un jour à perdre. (...) Nous devons nous donner les moyens de résister sur une base équitable." Nos voisins allemands, dont les constructeurs sont très engagés sur le marché chinois, sont loin de partager cet avis. Mais au moins, la France installe le débat. En lisant l'essai de la MG4 dans ce numéro (p. 54), qui propose des prestations très convaincantes pour 10 000 € de moins que ses concurrentes européennes, on se dit qu'il est temps d'agir, en effet. Sinon, dans dix ans, l'industrie automobile de notre continent risque de ressembler à celle du textile.

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

Jean-Éric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

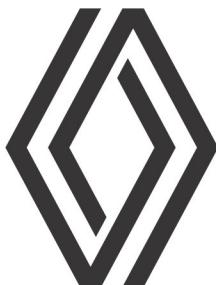
J'aimerais trouver sur votre site un récapitulatif des essais, articles... parus dans vos précédents numéros. Ce type d'information serait très utile, dans le cadre de recherches pour un éventuel achat. Cette rubrique existe-t-elle ou est-il prévu de la créer ? **J.-F.G.**

Nous n'avons pas mis en place un système d'index consultable sur le site pour retrouver l'ensemble des articles publiés dans le journal. En revanche, une simple recherche sur autojournal.fr permet de retrouver les articles publiés sur notre site internet. Il est par ailleurs possible d'accéder à l'ensemble des sommaires des numéros de *L'Auto-Journal* sur le site kiosquemag.com

Je remarque quelques incohérences dans les listes des équipements de série et des options de vos essais ! Pour exemple, dans le numéro 1116, en ce qui concerne la Mercedes EQE, la caméra panoramique est mentionnée dans les deux rubriques, série et options. **D.B.**

En ce qui concerne les équipements de série et les options, nous sommes contraints par la place. Nous sommes obligés de faire un tri et donc donner le sentiment de ne pas être exhaustifs. Nous essayons de compenser avec quelques informations supplémentaires directement dans le texte. Sur la Mercedes EQE, la caméra panoramique fait bien partie de l'équipement de série.

**Renault n°1
des ventes électriques⁽¹⁾**

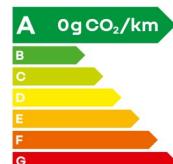


**NOUVELLE
RENAULT
MEGANE E-TECH
100% électrique**

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

grâce à Mobilize charge pass, accédez à plus de 260 000 stations de chargement en Europe, incluant 1710 stations de chargement rapide Ionity

découvrir





(1) ventes des véhicules particuliers et utilitaires en France de janvier à fin septembre 2022.
source aca data - 09/2022. (2) jusqu'à 470 km d'autonomie (homologation WLTP), selon version et équipements. (3) selon version. Google, Google Play et Google Maps sont des marques de Google LLC. données WLTP : consommations min/max (Wh/km) : 155/170, émissions CO₂ (g/km) : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.

assemblée en France dans notre manufacture de Douai



pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ON A AIMÉ.
 CETTE QUINZAINE

KEN BLOCK ÉLECTRISE VEGAS

Dans un Las Vegas déserté, avec pour seuls spectateurs un faux Elvis, deux boxeurs prêts à en découdre et Tom Kristensen, nonuple vainqueur du Mans, médusé dans sa R18 LMP etron Quattro, Ken Block a fait le show pour le tournage du film *Electrikhana in Las Vegas* au volant de son Audi S1 e-tron Quattro Hoonitron. Châssis en fibre de carbone, deux moteurs électriques (dont la puissance cumulée n'a pas été communiquée), transmission intégrale, l'Audi S1 Hoonitron semble avoir été étudiée pour permettre à la star américaine de réaliser les figures les plus folles. Tout au long de ce court-métrage, la S1 Hoonitron croise d'autres modèles d'Audi Tradition, tels qu'une 90 IMSA GTO (1989), une 200 Trans-Am (1988), une S1 Pikes Peak (1987), une Groupe B A2 (1984), ainsi que la R18 LMP.





Surp et coups



rises de cœur

Aux côtés des Renault 4Ever Trophy et Peugeot 408, deux modèles que nous avons largement commentés dans notre précédent numéro, quelques surprises ont attiré notre attention. Avec à la clé, l'attribution de quelques coups de cœur.

Par Didier Laurent Photos Florian Grout

ien que l'édition 2022 du "Paris Motor Show" ait été la plus pauvre de l'histoire de la manifestation, les organisateurs ont tenu bon et ont même atteint leurs objectifs de fréquentation. En outre, malgré le contexte, le parc des expositions de la porte de Versailles a été le théâtre de quelques surprises, parfois exotiques, que nous passons ici en revue. Qu'ils soient chinois, américains, vietnamiens ou allemands, ces constructeurs que vous connaissez peut-être déjà apportent tous quelque chose de nouveau au marché, et c'est aussi ce qu'il faudra retenir de ce Mondial particulier. En marge des stands des grands exposants tels que les groupes Renault et Stellantis, nous avons également déniché deux nouveautés françaises tournées vers l'hydrogène.



Un SUV électrique chinois de 4,70 m de long.



SERES 5

À partir de 50 000 €*

Commercialisation : précommande possible sur Internet

* Estimation.

Seres 5 Le SUV sino-californien

Le Seres 5 se montre ici dans sa version définitive, mais sa gamme n'est pas encore finalisée. Il devrait néanmoins arriver sur le marché français au cours des premiers mois de 2023.

Seres est une marque qui a été fondée début 2016 en Californie, dans la fameuse Silicon Valley. Elle appartient à Dongfeng Sokon, une coentreprise formée en 2003 par le géant chinois Dongfeng Motor et Chongkin Sokon. Son pilotage est multiculturel. John Zang, fondateur de Seres, s'est adjoint dès le début les services de Martin

Eberhard, un ingénieur californien cofondateur de Tesla. En France, les voitures de cette start-up sont importées par SN Diffusion, une entreprise toulousaine qui espère disposer rapidement d'un réseau de 70 concessionnaires.

Le Seres 5, SUV familial long de 4,70 m, a été conçu avec la participation du géant de la communication chinois Huawei. Témoignant d'une

volonté de montée en gamme en comparaison du Seres 3 aperçu précédemment, le "5" adopte une nouvelle signature lumineuse full LED que la marque a baptisée Sigma. Les poignées de porte affleurantes et le pavillon plongeant reprennent les codes du premium, tout comme le bandeau de LED qui relie les deux feux arrière. À noter que le coffre électrique s'ouvre via un bouton situé à la base de l'essuie-glace arrière. C'est, à notre connaissance, la seule voiture du marché à proposer cette ergonomie, sans réelle valeur ajoutée pour l'utilisateur mais qui permet de s'affranchir d'un système d'ouverture dont la technologie doit être intégrée ailleurs sur la porte du coffre.

À l'intérieur, c'est le numérique qui domine, avec une tablette tactile de 17 pouces et un combiné d'instruments de 12 pouces, le tout en haute définition. Aucun bouton n'habite la console centrale, hormis la molette qui gère la transmission. À l'arrière, la place est correcte, sans plus, et la garde au toit est limitée par la ligne de pavillon plongeante. Le coffre affiche quant à lui 367 dm³ de volume, ce qui est peu pour la catégorie. C'est même 13 dm³ de moins que par exemple la Jeep Avenger, laquelle est pourtant plus courte de 62 cm...

Le Seres 5 pourrait arriver avec une batterie de 80 kWh en deux roues motrices, ou 90 kWh avec une transmission intégrale, dès les premiers mois de 2023. Les détails de gamme et les prix n'ont pas encore été communiqués, mais des précommandes sont déjà possibles.



Le Seres 5 mise sur des écrans HD et de grand format.

Il y a plus simple pour protéger votre véhicule.



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



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.

Jeep Avenger Électrique, et bientôt

4x4 !

La "Baby Jeep" sera sur nos routes en version 100% électrique deux roues motrices en avril 2023. En 2024, elle se déclinera en transmission intégrale, comme nous l'a montré l'Avenger 4xe Concept.

Avenger a été dessinée par les équipes de Daniele Calonaci, le patron du design d'Alfa Romeo et de Jeep pour l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique. L'homme est un grand fan de tout-terrain et participe régulièrement à des manifestations extrêmes, comme le Rubicon Trail en Californie. C'est certainement pour cela (entre autres raisons plus terre-à-terre) que l'Avenger 4xe Concept, à quatre roues motrices, a été présenté à peine le modèle commercialisé.

Mais le travail des équipes de design a d'abord été de rendre identifiable une Jeep à deux roues motrices, électrique, dans une longueur réduite à 4,08 m (une première pour la marque). C'est ainsi qu'on retrouve sur l'Avenger certains codes stylistiques des grandes Jeep : une calandre horizontale, des arches de roue trapézoïdales, et des feux arrière au motif "bidon de carburant" ici modernisés. L'intérieur est quant à lui traité à l'horizontale – une habitude de la marque, également –, de manière assez épurée, avec un écran tactile mais quelques boutons de com-

mande physiques. Toutes les versions disposeront d'un écran central tactile de 10,25 pouces (12 widgets, mise à jour à distance, navigation connectée via Tom-Tom avec commande vocale), en revanche le combiné d'instruments numérique évoluera de 7 à 10,25 pouces selon le niveau de finition. L'espace à bord est plutôt bon aux deux rangs, et le coffre (380 dm³) affiche un volume favorable pour la longueur.

Animé par un nouveau moteur électrique de 156 ch (celui de la DS 3 E-Tense restylée), l'Avenger dispose d'une batterie de 54 kWh assemblée sur son lieu de production, à l'usine de Tychy (Pologne). L'ensemble offre une autonomie de 400 km, et 550 km en usage urbain. Livré de série avec un chargeur embarqué de 11 kW et acceptant 100 kW de charge en courant continu, l'Avenger pourra passer de 10 à 80 % de batterie en 24 minutes sur une borne adaptée. Sur une wallbox de 11 kW, comptez près de 5 heures de 0 à 100 %.

Le prix d'entrée de gamme, non encore dévoilé, devrait avoisiner les 30 000 €. Une version de lancement 1st Edition, richement équipée, est néan-



L'Avenger est la plus courte des Jeep jamais produites : 4,08 m.

moins disponible à la réservation sur Internet jusqu'à fin novembre. Son prix ? 39 500 € hors bonus, mais aussi via une offre sous conditions à 249 €/mois, avec des aides pour l'installation d'une solution de recharge à domicile. Les "candidats" doivent s'inscrire sur le site <https://bethefirst.jeep.fr> et seront contactés par les vendeurs courant décembre.

Renault Kangoo E-Tech L'électrique des familles



La troisième génération de Kangoo est désormais disponible pour les particuliers en version E-Tech 100% électrique. Extérieurement, elle se distingue de la gamme thermique par une calandre légèrement modifiée, l'ajout de badges et une teinte spécifique bleu foncé. Renault n'a même pas pris la peine de faire disparaître la trappe à carburant, laquelle a simplement été scellée alors que le chargeur est dissimulé derrière le gros losange, au centre de la calandre. À l'intérieur, la planche de bord accueille un écran de 10 pouces et des matériaux plus valorisants. La banquette devient coulissante sur

COUP DE aj

JEEP AVENGER
À partir de **30 000 €***
Commercialisation : **avril 2023**

*Estimation.
Prix de lancement de la version 1st Edition : 39 500 €.

14 cm, mais a dû être rehaussée de 10 cm pour intégrer les 45 kWh de batterie. Les enfants apprécieront, et seront également séduits par les rangements situés au niveau du pavillon. Les parents aimeront quant à eux le volume de coffre ainsi préservé, au moins de 850 dm³, mais sûrement un peu moins l'autonomie annoncée : 285 km en cycle mixte. C'est toutefois un petit peu mieux que la triplette Opel Combo e-Life, Citroën ë-Berlingo et Peugeot e-Rifter, d'autant que le Kangoo se dote en série d'un chargeur de 11 kW contre 7,4 kW chez ses concurrents. En revanche, il accepte une puissance de charge limitée à 80 kW en courant continu (100 kW chez Stellantis), pour un moteur un peu moins puissant (120 ch contre 136 ch). Nous estimons le prix de lancement aux alentours de 37 000 € hors bonus, mais les tarifs officiels seront dévoilés courant novembre.

Jeep 4xe Concept Le 4x4 en 2024

Cette version à transmission intégrale arrivera courant 2024. Elle bénéficiera d'un moteur électrique supplémentaire, installé sur le train arrière, et sa puissance pourrait atteindre, voire dépasser 170 ch mais les batteries devraient rester à 54 kWh de capacité. La garde au sol et les angles d'attaque seront légèrement augmentés pour donner à l'Avenger un peu plus d'aisance en tout-terrain.

Ultime surprise, non révélée au Mondial cette fois : ce modèle sera produit avec des moteurs thermiques, peut-être hybrides, uniquement pour les marchés italien et espagnol. La marque explique ce choix par le fait que les infrastructures de recharge n'y sont pas encore suffisantes.



Et aussi...

Dacia passe à l'hybride

En marge de sa nouvelle identité de gamme, désormais visible sur tous les modèles, Dacia a dévoilé au Mondial une version hybride "concept" de son Jogger. Forte de 140 ch, cette nouvelle motorisation est dérivée du système E-Tech Full Hybrid de 145 ch (batterie de 1,2 kWh contre bientôt 1,4 kWh) apparu sur la Renault Clio mi-2020. Avec cette motorisation essence/électrique, Dacia prépare l'abandon du diesel, prévu avec l'arrivée de la prochaine génération de

Dacia Jogger.



Duster en 2024. La version 1.6 Hybrid du Jogger sera commercialisée à compter de février 2023 à un prix légèrement supérieur à 20 000 € (estimation).

COUP
DE 

The Next Ora Cat

Le mélange des genres



THE NEXT ORA CAT

À partir de **55 000 € ***

Commercialisation : **courant 2023**

* Estimation.

Un avant de Volkswagen New Beetle...



...et un arrière de Porsche Panamera.

I

ra est une marque du géant chinois Great Wall, dont le but est de marquer les esprits avec des voitures néo-rétro qui mêlent les codes stylistiques de gloires automobiles actuelles ou passées. The Next Ora Cat évoque ainsi la Volkswagen New Beetle à l'avant, la 911 type 997 au niveau des phares, enchaîne avec un profil qui évoque la Porsche Panamera de première génération et un arrière qui rappelle les feux de l'ancienne Bentley Continental GT. Il y a pires références, et quand on évoque le sujet sur le stand, on nous indique très vite que si la voiture est chinoise, les ingénieurs sont allemands... À l'intérieur, la notion de confort domine et la grande console centrale, avec ses trois grosses molettes, rappelle l'univers de la voiture de sport. Les compteurs numériques ronds, plutôt qu'une dalle, font quant à eux penser à la logique de Porsche. Si le style est définitif, les couleurs très claires de l'habitacle et le léger bleu au centre des sièges ne devraient pas passer le stade de la série. L'habitabilité semble juste dans la moyenne, tout comme le volume de chargement, accessible par couvercle plutôt que par hayon. The Next Ora Cat ne dit rien de sa puissance, mais déclare 680 Nm de couple et un 0 à 100 km/h expédié en 4,3 s. Côté recharge, elle affiche un chargeur embarqué de 11 kW et un maximum de seulement 80 kW de charge en courant continu. La suite en 2023...



Et aussi...

BYD Seal

En plus des Otta 2, Han et Tang, que le constructeur chinois a déjà dévoilés à diverses occasions, les clients potentiels pourront bientôt également se tourner vers cette grande berline longue de 4,80 m. Dessinée dans un style dynamique, cette propulsion de 313 ch annonce un 0 à 100 km/h en 5,9 s. Sa batterie de 82 kWh lui donnerait, selon le cycle d'homologation chinois CLTC, 700 km d'autonomie. Sachant que ce dernier enjolive les chiffres de 15 à 25%, il serait plus sage d'envisager 550 km, soit une consommation mixte très favorable de 14,9 kWh/100 km. En France, BYD sera distribué par BymyCar (qui fait partie du groupe Cosmobilis), le deuxième groupement de concessionnaires sur le territoire français. La première concession, de 400 m², vient d'ouvrir dans le 1^{er} arrondissement de Paris.

LA CARTE DE CRÉDIT QUI DÉPASSE LES BORNES



SE RECHARGER PARTOUT EN EUROPE⁽¹⁾

FINANCER SA BORNE À DOMICILE

ÉCHELONNER SES DÉPENSES⁽²⁾

1% DE CASHBACK SUR TOUS SES ACHATS⁽³⁾

Mobilize Visa Card⁽⁴⁾, la carte de crédit qui fait avancer la mobilité.

Un crédit vous engage et doit être remboursé.

Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

La carte de crédit est associée à un crédit renouvelable.



mobilize.fr

MOB**ILIZE** | VISA CARD
BEYOND AUTOMOTIVE

Mobilize Visa Card est une carte de crédit facultative, et gratuite pendant la durée de votre contrat de crédit renouvelable. Elle vous permet de régler vos achats au comptant par défaut conformément à la loi ou en plusieurs fois, à crédit. Pour les achats réalisés au comptant, vous serez prélevé en débit différé conformément à votre contrat, mais vous pourrez choisir de régler vos achats à crédit, selon les conditions en vigueur de votre contrat, après vos achats depuis votre espace client ou à réception de votre relevé de situation en contactant le prêteur. Offre de crédit renouvelable d'un an de 700 € à 5500 € au 11/04/2022 réservée aux particuliers. Sous réserve d'étude et d'acceptation par DIAC S.A., prêteur, établissement de crédit et intermédiaire d'assurances, au capital de 415 100 500 €. Siège social : 14, avenue du Pavé-Neuf - 93168 Noisy-le-Grand Cedex. - R.C.S. Bobigny 702 002 221 - N° ORIAS : 07 004 966 (www.orias.fr). Vous disposez d'un droit de rétractation. "Mobilize Beyond Automotive" est une marque commerciale de Renault, utilisée par DIAC. ⁽¹⁾ Permet d'accéder à plus de 260 000 stations de charge en Europe, incluant 1710 stations de charge Ionity. Liste et tarifs disponibles dans l'application My Renault. ⁽²⁾ Sous réserve du montant disponible. ⁽³⁾ Offre de remboursement. Vous cumulez 1% du montant de vos achats ou retraits réalisés avec la carte de crédit Mobilize Visa Card. Dès que le montant cumulé atteint 10 €, cette somme est déduite soit, en priorité, du prochain prélèvement de vos paiements comptants, soit, à défaut de paiement comptant, d'une échéance de remboursement du crédit renouvelable. ⁽⁴⁾ Visa Card = Carte Visa.

VinFast VF 6 et VF 7

Des concurrents sérieux

COUP DE SJ



Un concurrent 100% électrique pour le Renault Captur.

Après les grands VF 8 et VF 9, en cours de lancement, les nouveaux VF 6 et VF 7 arborent des dimensions qui correspondent davantage aux attentes des clients européens. Le prix, inconnu à ce jour, sera un élément déterminant. Mais les constructeurs français pourraient avoir face à eux des challengers de bon niveau.

Les VF 8 et VF 9 ont ouvert la voie d'une attaque en règle du constructeur vietnamien VinFast sur le marché du SUV, par le haut : à partir de 62 200 € pour le VF 8 (4,75 m de long), et 82 950 € pour le géant VF 9 (5,12 m). Le SUV polyvalent VF 6 (4,25 m), et le compact VF 7 (environ 4,45 m) sont eux aussi 100 % électriques mais surtout destinés à faire du volume puisqu'ils débarquent dans les catégories reines du marché européen.

L'avant du VF 6 est assez ostentatoire mais élégant, avec deux longues rampes de LED en V qui s'étendent sur toute sa largeur, à la base du capot. L'arrière est en revanche un millefeuille de bourrelets, avec trois niveaux de lecture et à nouveau un grand V en LED rouges. Est-ce un hommage aux SsangYong des années 90 ? Il conviendra également de regarder, depuis le volant, ce qui reste de la vue vers l'arrière avec une lunette aussi étroite. Le profil est plus classique, dans un style dynamique. Le VF 6 ne reçoit pas de poignées affleurantes, signe d'une descente en gamme dans la marque. L'intérieur semble néanmoins tourné vers une recherche de qualité et d'épurement, avec un grand écran tactile central orienté vers le conducteur. La commande de boîte de vitesses s'active par des boutons situés juste en dessous. Il n'y a pas de combiné d'instru-

ments, mais la voiture est livrée avec un affichage tête haute. Le VinFast VF 6 viendra se positionner entre les Peugeot e-2008 et Renault Mégane E-Tech, dans un premier temps.

Extérieurement, le VF 7 exploite la même partie haute que le VF 6, mais se distingue par des bas de boucliers différents et surtout un arrière plus facile à lire, bien qu'il soit très abrupt à partir de la base de la lunette arrière. Le profil reprend les codes du SUV premium, avec des arches de roue noires (ici laquées), des poignées de porte affleurantes et une ceinture de caisse relativement haute. La surface vitrée semble toujours réduite, la visibilité depuis l'intérieur ayant été sacrifiée sur l'autel du style. Toutefois, la partie arrière nous a semblé très logeable. Le cockpit est agencé



Caractéristique des VinFast : l'absence de combiné d'instruments, remplacé par un affichage tête haute.

Puissances et capacités de batterie n'ont pas été annoncées.





VINFEST VF 6 ET VF 7

À partir de 39 000 € et 49 000 € *

Commercialisation : mi-2023

Le VF7 débarquera dans quelques mois sur le juteux marché des SUV compacts.



Et aussi...

24 990 € pour cette citadine de 3,41 m de long.



e-go Wave X

Cette petite électrique à quatre places n'est pas chinoise mais allemande. La Wave X (prononcer *cross*) embarque un moteur de 86 kW (117 ch), une batterie de 30,4 kWh et revendique une autonomie en ville de 253 km. Comptez alors 200 km en consommation mixte et un peu moins dans la vraie vie, mais un chargeur embarqué de 11 kW permet de faire le plein en moins de 3 heures sur une borne adaptée. Technologique, la Wave X est

construite sur un châssis en aluminium, utilise une carrosserie en polymère teinté dans la masse, et reçoit un écran multifonction totalement démesuré (23 pouces) pour la taille de la voiture. Le prix apparaît, lui, aussi élevé pour le gabarit : 24 990 € pour un véhicule de 3,41 m de long, que l'on perçoit selon les angles comme une voiturette sans permis.

Wey Coffee 01 et 02

Ces deux SUV chinois, hybrides rechargeables au positionnement premium, sont déjà commercialisés en Allemagne et arriveront en France au premier semestre 2023. Le long Coffee 01 (4,87 m), dont l'avant rappelle le DS 7, est doté d'une batterie auxiliaire de 41,8 kWh qui lui permet de revendiquer une autonomie record de 146 km en tout électrique (normes WLTP). Sa machine électrique et son moteur 2 litres turbo cumulent une puissance de 476 ch, ce qui lui permet de revendiquer 5 s de 0 à 100 km/h et 235 km/h. Le prix du Wey Coffee 01 est de 55 900 € en Allemagne, et ne dépassera pas 60 000 € en France.

de la même manière que celui du VF 6, avec des matériaux plus haut de gamme et une ambiance bicolore qui donne de la gaieté à un habitacle relativement froid au départ. Le VinFast VF 7 sera un peu seul dans cette taille en tout-électrique, hormis face à la nouvelle concurrence chinoise. Est-ce une autoroute pour la gloire ?

La garantie comme argument massue

Il n'a pas échappé au constructeur de Hanoï, né en 2018, que pour gagner la confiance des clients, l'hospitalité vietnamienne en concessions ne suffira pas. Tous ses modèles seront donc garantis 10 ans ou 200 000 km. VinFast veut aussi soigner son réseau de distribution et d'entretien en réalisant lui-même les investissements afin d'être l'unique propriétaire de ses 50 points de vente en Europe (dont 20 en France). Par ailleurs, la marque prévoit 25 ateliers mobiles dans l'Hexagone. Vingroup, qui possède la marque, a investi 6 milliards de dollars pour lancer VinFast en Europe et aux États-Unis, avec une usine prévue sur chaque continent.

Sachant que sans réputation, ses chances sont réduites, le WEY Coffee 01 met en avant ses 5 étoiles à l'EuroNCAP, avec des chiffres de protection des occupants d'excellent niveau.

Le WEY Coffee 02 est quant à lui un SUV un peu plus court (4,67 m), plutôt concurrent d'un Peugeot 5008. Il est également hybride rechargeable, sera commercialisé à partir du milieu de l'année prochaine en 2 ou 4 roues motrices, avec un niveau de performances promis comme similaire à celles du Coffee 01 (de 124 à 145 km d'autonomie en tout électrique selon les versions). À l'intérieur, il se dote lui aussi d'un écran central HD de 14,6 pouces et des dernières aides à la conduite. La configuration complète du véhicule sera dévoilée en début d'année.

Plus de 140 km en tout électrique pour cet hybride rechargeable.



Hopium Machina French alternative

Cette voiture à hydrogène est française, sera fabriquée en Normandie, revendique 1 000 km d'autonomie et seulement 3 minutes pour faire le plein. À quelques détails près.

Dessinée par Félix Godard, qui a passé trois ans chez Tesla et près de deux chez Lucid Motors, en Californie, la Machina est une GT animée par plusieurs moteurs électriques (le chiffre est tenu secret) qui offrent une puissance cumulée de 500 ch. Sa pile à combustible puise de l'hydrogène dans deux réservoirs (700 bar) fournis par l'équipementier français Plastic Omnium, et envoie la puissance électrique aux moteurs en passant par des batteries auxiliaires. La marque est discrète sur le type de la technologie précisément employée, car la voiture, qui se veut novatrice, est encore en cours de développement et n'arrivera qu'en 2025. Nous ne sommes donc pas à l'abri d'une surprise, et avons simplement appris que les orifices présents dans le bouclier avant pouvaient s'obstruer ou s'ouvrir à des fins de management thermique de la "mécanique".

À l'intérieur, l'Hopium Machina ne cède pas à la mode des grands écrans tactiles au centre de la planche de bord, mais utilise une multitude de commandes haptiques et un combiné d'instruments qui s'étend sur toute la largeur de l'habitacle.

Des freins au développement

Pesant un peu moins de deux tonnes, la Machina annonce un 0 à 100 km/h en moins de 5 s, une vitesse maxi de 230 km/h, et surtout une autonomie de 1 000 km pour un temps de recharge d'environ 3 minutes. Sur le papier, cette technologie a de quoi tuer la voiture électrique à batterie car elle règle les problématiques de la voiture zéro émission en ne jetant que de l'eau. Mais la réalité n'est pas si simple.

Pour le moment, l'hydrogène est plutôt le carburant des fusées, des camions ou des utilitaires



HOPIUM MACHINA

À partir de 120 000 €

Commercialisation :

Livraisons à partir de 2025*

* Réservations ouvertes.

qui utilisent des stations de recharge privées. Les stations à hydrogène ouvertes au public se comptent sur les doigts d'une main et ne sont pas toujours fonctionnelles. Il faudra aussi résoudre le plus rapidement possible le problème de la production, très énergivore et qui consomme beaucoup de produits fossiles. L'hydrogène dit

NamX HUV et CapXtores Un duo audacieux mais innovant



Le NamX HUV est dessiné par Pininfarina et fonctionne avec des cartouches d'hydrogène.

Ce "HUV" (pour Hydrogen Utility Vehicle) français tente de résoudre l'équation de l'œuf et de la poule transposée au monde de l'hydrogène. C'est d'ailleurs en travaillant sur la thématique de "qui de la station de ravitaillement ou de la voiture à hydrogène doit en premier être sur le marché?" que les ingénieurs de NamX ont pondu un concept qui vient se substituer à la station traditionnelle. Aussi, après la révélation du NamX HUV en mai au siège italien de Pininfarina, voici CapXtores, un distributeur de capsules d'hydrogène destiné à alimenter les voitures de la marque. Il s'agit donc d'une forme de station, mais le constructeur indique que son coût est 50 fois inférieur à celui d'une pompe à hydrogène classique. Soit seulement 20 000 € hors foncier, si on en croit les chiffres avancés.

Afin d'utiliser ses capsules à bon escient, le NamX HUV, dont la thématique stylistique

10 000 commandes ont été annoncées dans le cadre d'un contrat avec une filiale du Crédit agricole.

Ce véhicule français à hydrogène sera livré à partir de 2025.



en X se retrouve à différents endroits d'une carrosserie plutôt réussie, dispose de logements dédiés accessibles par une trappe située dans le bouclier arrière. Les capsules sont transportables et manipulables aisément grâce à leur poignée, et l'utilisateur peut en insérer jusqu'à six à la fois afin de porter l'autonomie de sa voiture à 800 km.

Pour l'instant, le constructeur français est seul au monde sur ce secteur, mais il veut tout de même tenter l'expérience dans quelques villes en 2024. Le NamX HUV sera alors disponible selon deux versions, de 300 et 550 ch, annoncées respectivement à 65 000 € et 95 000 € et déjà ouvertes à la précommande. Des technologies similaires sont à l'étude dans le monde du deux-roues, avec notamment une start-up française, Mob-ion, qui compte commercialiser un scooter utilisant des cartouches d'hydrogène de la taille d'une canette de soda.

“vert”, fabriqué à partir d'énergies renouvelables, ne représente pour le moment qu'à peine 5 % des volumes.

Mais le jeune patron d'Hopeum Olivier Lombard, et l'ancien ministre des Transports Jean-Baptiste Djebbari qui a rejoint le conseil d'administration de l'entreprise, sont confiants. Ils viennent d'annoncer, d'une part, un protocole d'accord pour la fourniture de 10 000 voitures qui seront commercialisées par le biais d'une filiale du Crédit agricole, et d'autre part le projet de construction d'une usine et d'un centre de recherches qui ouvriront fin 2024 près du site d'Ariane Group, à Vernon, dans l'Eure (27). Une installation vue d'un bon œil par la région Normandie qui semble vouloir investir dans l'hydrogène, d'autant qu'il y aurait 1 500 emplois à la clé.

Et aussi...

Fisker Ocean

Le modèle présenté en novembre 2021 au Salon de Los Angeles a été commercialisé en juillet dernier et le succès est au rendez-vous : 50 000 commandes fermes, 80 000 espérées d'ici la fin de l'année pour le SUV électrique américain. Décliné sous trois finitions, l'entrée de gamme Sport est une deux roues motrices (traction) 100 % électrique (440 km d'autonomie) proposée à partir de 41 900 €. En Ultra, l'Ocean reçoit deux moteurs, passe à quatre roues motrices et revendique 610 km en zéro émission pour 67 500 €. La version haut de gamme Extreme (69 950 €), super-équipée, fait encore mieux (630 km), avec une batterie de plus forte capacité. À l'intérieur, c'est un

mélange de Tesla et de Mustang Mach-E, mais en plus chic. À noter, la possibilité d'opter pour un écran central pivotant de 17,1 pouces, et d'un système audio digne d'un home cinéma. Attention, Fisker n'a pas de réseau de concessionnaires. La marque est vendue uniquement sur Internet, et dévoilera prochainement ses partenaires pour la maintenance de ses voitures. L'Ocean entrera en production le 17 novembre chez Magna Steyr en Autriche, et les premières livraisons arriveront dans la foulée.



LES ÉTOILES MON

MERCEDES EQE SUV

À partir de 82 000 € *

Commercialisation :
printemps 2023

* Estimation.

Une solution
monomoteur et
deux ensembles
bimoteurs, au choix.



MERCEDES EQE SUV

Poupée russe

N

ous en sommes conscients, nous mesurons le côté déplacé de ce titre dans le contexte géopolitique actuel. Il n'empêche qu'il dit bien ce qu'il veut dire. Le deuxième SUV tout électrique produit par Mercedes, sobrement baptisé "EQE SUV", n'est que la réplique en plus petit du premier de corde, nommé "EQS SUV" quant à lui. À dire vrai, comparer les 2 véhicules revient à jouer au jeu des 7 erreurs. La critique, ce faisant, s'impose d'elle-même. Le nouvel entrant n'affirme en aucun cas sa propre personnalité, comme si les SUV électriques frappés de l'étoile ne devaient revêtir qu'un seul et même uniforme. C'est un choix, respectable en soi. Dans "EQE SUV", il y a "EQE", à savoir le pendant tout électrique

TANTES DE 2023

Mercedes ne relâche pas son effort. Après les EQS, EQE, Classe C et GLC, la marque à l'étoile promet une année 2023 sur les chapeaux de roue. Au programme : restylage des Classe A et B, lancement du SUV 100% électrique EQE, remplacement de la Classe E ainsi qu'un nouveau CLE proposé en coupé et cabriolet.

Par Jean Bourquin

de la Classe E. Le SUV est donc le pendant du pendant, avec lequel il marque toutefois sa différence à l'item "dimensions". L'extrapolé occupe moins de place au sol que sa matrice en raison de son empattement écourté de 9 cm (3,03 m après soustraction pour 4,86 m en longueur). Cela reste une valeur très généreuse, et autant dire que le volume habitable ne devrait guère pâtrir de l'opération. Grands espaces intérieurs garantis, y compris dans le coffre. Celui-ci pointe à 520 dm³ banquette en place – jusqu'à 580 dm³ avec les dossier inclinables optionnels. Puisqu'on parle d'options, l'EQE SUV inscrit dans sa liste la planche de bord Hyperscreen attribuée de série à l'EQS SUV. Là encore, aucune originalité par rapport au grand frère, mais les 3 écrans fondus en une seule entité impressionnent toujours autant – un face au conducteur, un au centre, un devant le passager.

Pour la partie mécanique, Mercedes se complique la vie. De l'EQE, donc, l'EQE SUV ne garde que la solution monomoteur de 292 ch (roues arrière motrices) dite "350+". Il se réserve, en parallèle, 2 ensembles bimoteur (4 roues motrices) qui n'appartiennent qu'à lui. Le premier développe lui aussi 292 ch sous l'appellation 350 4Matic. L'EQE SUV 500 4Matic porte l'affaire à 408 ch et, finalement, tout ce beau monde est alimenté par une batterie de traction de 90,6 kWh. Mercedes donne une fourchette comprise entre 547 et 590 km pour l'autonomie maximale, en fonction des motorisations. Ce n'est pas tout. Le label AMG, qui fait rarement dans la dentelle, se penche sur le cas de l'EQE SUV. Puissances annoncées : 476 ou 687 ch. L'une des 2 versions AMG devrait venir en France.

À ne pas confondre avec l'EQS SUV, y compris à bord...





MERCEDES CLASSE A

À partir de **32 000 €*** Commercialisation : **imminente**

* Estimation.



MERCEDES CLASSE B

À partir de **34 000 €*** Commercialisation : **imminente**

* Estimation.

Restylage subtil pour la Classe A.

Électricité à tous les étages

Assons sur le restylage, certes réellement existant si l'observateur prend la peine d'observer. Ce dernier, de même, fait rapidement le tour de la question au moment d'examiner l'habitacle, où il note l'apparition d'un nouveau volant et la disparition du pavé de commande tactile placé entre les 2 sièges. Le mobilier, en lui-même, demeure inchangé. C'est ce faisant dans les tréfonds des écrans que cela se passe, sous la forme d'une installation multimédia inédite que l'on nous prédit très performante. Moralité, la remise à niveau que subissent la Classe A et le monospace Classe B relève du "minimum syndical".

Point trop n'en faut, non plus, sous les 2 capots. Seule nouveauté notable, l'électricité est invitée à soutenir sans exception les blocs thermiques, essence et diesel, en tenue légère ou sous la formule hybride rechargeable dénommée "250 e". Dans cette configuration, l'autonomie maximale en mode tout électrique passe de 73 à 81 km en raison d'un électromoteur plus costaud. La puissance cumulée est maintenue à 218 ch. Les prix dès que nous les aurons.

Le monospace Classe B profite des mêmes modifications.

Le Classe G électrique : qui l'eut cru ?

Même lui

C'est acté. Le tout-terrain Classe G aura son pendant tout électrique, fort logiquement nommé "EQG". Une hérésie, jureront les "quatre-quatres", partant du principe que l'électricité ne se stocke pas dans des jerricanes... Encore qu'avec 4 propulseurs (un sur chaque roue), l'EQG ne devrait pas manquer de ressources. Puissance et autonomie inconnues à cette heure, mais grand cas est fait du mode dit "Tank Turn", qui permet au véhicule de faire demi-tour en pivotant sur lui-même. Comme un tank. C'est d'actualité.



MERCEDES EQG

À partir de **170 000 €*** Commercialisation : **printemps 2024**

* Estimation.

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.

AU QUOTIDIEN, PRENEZ LES TRANSPORTS EN COMMUN #SeDéplacerMoinsPolluer

VISION X : LA FÉE ÉLECTRICITÉ CONVOQUE AMG

Comme indiqué auparavant, le préparateur AMG, qui muscle les Mercedes en mode Arnold Schwarzenegger, s'approprie 2 versions de l'EQE SUV, qu'il remodelle à son goût en incluant le châssis. En bref, AMG ne fuit pas l'électrification et prend le taureau par les cornes. Le concept car Vision X en constitue la preuve, même si rien ne transpire à son propos, hormis sa robe dessinée en référence explicite aux Mercedes de compétition des années 50. Une étude sans lendemain ? Rien n'est moins sûr. Commercialisation du modèle de série en 2025, auquel cas.



La vision que se fait AMG de l'électrification.

Fidélités thermiques

JEAN-FRANÇOIS HUBERT



Le break Classe E,
l'institution renouvelée.

MERCEDES CLASSE E

À partir de 71 000 €* Commercialisation : été 2023

JEAN-FRANÇOIS HUBERT



MERCEDES CLE

À partir de 79 000 €*

Commercialisation : 2024

* Estimation.

En coupé et cabriolet, la future CLE s'intercalera entre Classe C et Classe E.

L'avis de L'Auto-Journal

La stratégie qui consiste à dupliquer à l'identique des SUV tout électriques en passant d'une catégorie à l'autre laisse dubitatif. Le manque de personnalité de l'EQE SUV par rapport à son grand frère l'EQS SUV ne retire rien aux qualités intrinsèques du véhicule, que nous devinions de très haut niveau. Les Classes A, B et E restent fidèles au thermique dans cette période de transition, un Classe G doté de 4 propulseurs électriques à du sens, et l'électrification n'interdit pas une solide dose de sportivité via AMG. Le tout forme un ensemble cohérent.

MERCEDES

Il y a mieux que faire surveiller votre maison par la voisine



Maison Protégée

Alarme et Télésurveillance

19

€99
/mois⁽¹⁾

pendant 12 mois,
puis 29,99 €/mois pour un appartement.
Engagement 12 mois.

- Matériel inclus, sans frais d'installation⁽²⁾
- Centre de télésurveillance 24/24
- Application mobile pour piloter à distance votre alarme⁽³⁾

0 800 00 86 36

Service & appel
gratuits

Offre soumise à conditions réservée aux particuliers pour les logements en France métropolitaine et dont la valeur des biens immobiliers ne dépasse pas 100000 €. Frais de résiliation de 50 €. Conditions sur tlesurveillance.orange.fr

(1) Tarif pour une maison : 29,99 €/mois pendant 12 mois puis 39,99 €/mois. Promotion valable pour toute première souscription (même titulaire et même adresse) entre le 06/10/22 et le 01/02/2023. En cas de résiliation ayant la fin de la période d'engagement, les mensualités restantes sont dues (hors motif légitime). Le montant restant dû exclut les remises éventuelles. (2) Le technicien détermine l'emplacement des détecteurs suite au diagnostic personnalisé du logement, afin de sécuriser les axes stratégiques et les zones de valeur. Des équipements supplémentaires en option payante peuvent être nécessaires en fonction de la configuration et de la surface du logement. (3) Sur réseaux et mobiles compatibles. Compatibilité iOS 13.0 et +, Android 9.0 et +. Téléchargement gratuit, coût d'usage selon offre. Maison Protégée est une offre de télésurveillance proposée par Orange Télésurveillance (SASU au capital de 33 610 000 € - Siège social : 1 avenue du Président Nelson Mandela 94110 Arcueil - RCS Créteil 824 353 973), titulaire de l'autorisation d'exercer AUT-094-2117-05-16-20180654177 délivrée par le CNAPS. L'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

BMW

Série 2 Coupé Une BMW comme on n'en fera bientôt plus. Entendez par là sans soutien électrique sous quelque forme que ce soit. En la circonstance, la nouvelle génération de la M2 reçoit une variante "dégonflée" à 460 ch du 6 cylindres 3.0 biturbo à l'œuvre dans les entrailles des M3 et M4 (510 ch dans les 2 cas). La harde est expédiée en direction des roues arrière,

étant précisé que la transmission intégrale n'est pas prévue au programme – la paire M3 M4 a droit à quelque chose de la sorte. La boîte automatique Steptronic à 8 rapports remplit l'office de série, mais il est possible d'opter pour une boîte mécanique à 6 rapports. C'est gratuit. Jantes de 19 pouces à l'avant, 20 pouces à l'arrière. M2 : 79 900 €. Malus mini/maxi : 34 224/39 950 €.



De
à
Z

Par Jean Bourquin

UWE FISCHER

BMW M2

Citroën

C4 X Postulat de base, la C4 X est un modèle à part entière, et non pas la version surélevée de la C4 déguisée en SUV. Il y a de cela dans son ADN, certes, à ceci près qu'elle occupe plus de place au sol que sa sœur de gamme (4,60 m en longueur, contre 4,36 m pour la C4). Au seul profit du porte-à-faux arrière, puisque l'empattement est le même de part et d'autre (2,67 m). Opération tout bénéf pour le coffre, donc, qui passe de 380 à 510 dm³ de la C4 à la C4 X. C'est le but de la manœuvre, direz-vous, pour une voiture qui s'inscrit parmi les berlines tricorps. Pour le reste, la C4 X calque son offre moteurs sur celle de la C4. À cet égard, les esprits chagrins noteront que Citroën se voit refuser l'inédite machinerie électrique de 156 ch d'ores et déjà accordée à une poignée de modèles du groupe Stellantis, Nouvelle DS 3 E-Tense en tête. L'è-C4 X se contente de l'antidiluvien ensemble mécanique de 136 ch, point barre. Dans son cas, le chargeur embarqué triphasé de 11 kW réclame un supplément de 400 € (monophasé de 7 kW de série). Le toit ouvrant vitré est facturé en option sur les finitions Shine et Shine Pack. Prix : 900 €.

LA GAMME CITROËN C4 X

Motorisations/Boîtes	Finitions	Prix	Malus/Bonus
Essence			
1.2 PureTech 100 ch/BVM6	Feel	27 650 €	Malus : 0 €
1.2 PureTech 130 ch/BVA8	Feel Pack/Shine/Shine Pack	31 900/33 950/35 050 €	Malus : 190/240 €
Diesel			
1.5 BlueHDI 130 ch BVA8	Feel Pack/Shine/Shine Pack	33 700/35 750/36 850 €	Malus : 125/190 €
Électrique (è-C4 X)			
Électromoteur 136 ch/50 kWh/BV1 ⁽¹⁾	Feel/Feel Pack/Shine/Shine Pack	39 950/40 300/42 350/43 450 €	Bonus : 6 000 €
			(1) Autonomie : 360 km.

Citroën C4 X



CITROËN



**Vous n'êtes pas
comme tout le monde,
ça tombe bien
lui non plus.**

Nouveau Taigo.

N'en faites qu'à votre *style*.



Forfait Volkswagen Flexibilité.
Changez quand vous voulez.*

*Forfait Volkswagen Flexibilité: Offre de Location longue durée sans engagement, possibilité de résilier à tout moment, changer de véhicule sous réserve d'acceptation du nouveau dossier par Volkswagen Bank. Tout loyer commencé est dû. Offre réservée aux particuliers entre le 01/11/2022 et le 30/11/2022 et immatriculation avant le 31/12/2022, chez les distributeurs en France métropolitaine participants et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit Allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15, av. de la Demi-Lune - 95 700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22. 3 ans d'entretien, garantie et assistance inclus. Entretien obligatoire soumis auprès de Volkswagen Bank. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse.

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



Peugeot

408 La gamme, enfin, pour cette voiture inclassable, volontiers qualifiée d'«*ovni*» par d'éminents membres de la rédaction de *L'Auto-Journal*. Pour le coup, retour sur Terre. Nous sommes en terrain connu, pour ne pas dire balisé, à ne considérer que l'offre moteurs. La 408 fait appel à des motorisations éprouvées, parmi lesquelles les diesels brillent par leur absence. Rien au-dessus de 225 ch, on notera, ce qui peut paraître un peu juste pour un modèle profilé premium sans fausse pudeur. L'équipement est à la hauteur dudit profil.

Allure : combiné d'instrumentation numérique personnalisable (écran 10 pouces), climatisation automatique bizona, démarrage mains-libres, caméra et radars de recul, reconnaissance des panneaux de vitesse, projecteurs à LED, jantes alliage 17 pouces, écran central 10 pouces, interface smartphone sans fil, navigateurs GPS, reconnaissance vocale.

La 408 PHEV 180 Allure ajoute le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction stop/start et des modes de conduite spécifiques. **Allure Pack** : accès mains-libres, radars de parking

avant, reconnaissance étendue des panneaux de signalisation, jantes alliage 19 pouces, régulateur de vitesse adaptatif avec fonction stop/start, surveillance des angles morts, aide au changement de voie longue portée et alerte trafic arrière transversal. **GT** : combiné d'instrumentation numérique 3D, rétroviseur central sans cadre, hayon motorisé avec ouverture mains-libres, projecteurs matriciels Matrix, sellerie mixte

tissu TEP/Alcantara, sièges électriques, sièges et volant chauffants, capteur de particules dans l'habitacle (Clean Cabin) et système de conduite autonome de niveau 2. Les caméras panoramiques 360° sont facturées 500 € sur les finitions Allure Pack et GT. Le toit ouvrant vitré réclame 1 100 € sur la livrée GT. Comptez 400 € pour le chargeur embarqué monophasé de 7,4 kW sur les 2 modules hybrides rechargeables (3,7 kW de série).



Peugeot 408

LA GAMME PEUGEOT 408

Motorisations/Boîtes	Finitions	Prix	Malus/Bonus
Essence			
1.2 PureTech 130 ch/BVA8	Allure/Allure Pack/GT	37 350/38 700/41 800 €	Malus : 330/400 €
Hybride rechargeable			
PHEV 180 – 180 ch cumulés/BVA8 ⁽¹⁾	Allure/Allure Pack/GT	45 450/46 400/49 500 €	Bonus : 1000 €
PHEV 225 – 225 ch cumulés/BVA8 ⁽²⁾	Allure Pack/GT	48 300/51 400 €	Bonus : 1000 € ⁽³⁾

(1) 4 cylindres 1.6 150 ch + électromoteur 110 ch. Autonomie en mode électrique : 63 km. (2) 4 cylindres 1.6 180 ch + électromoteur 110 ch. Autonomie en mode électrique : 63 km. (3) Bonus non accordé en finition GT.

Porsche

Porsche 911

911 La 911 prend le T. Cette lettre désigne la version de la célèbre sportive gratifiée de la motorisation de base (flat 6 3.0 biturbo de 385 ch) et d'une boîte de vitesses mécanique à 7 rapports, chose refusée à la Carrera qui ouvre la gamme. La Carrera T s'offre, en parallèle, divers éléments destinés à accentuer son profil sportif, du différentiel arrière autobloquant à l'amortissement piloté PSAM. Le châssis est rabaissé de 10 mm, et 35 kg sont portés disparus par rapport à la Carrera tout court – 1545 kg après soustraction. L'insonorisation et la banquette arrière font les frais de l'opération.

911 Carrera T : 126 330 €, soit 10 674 € de plus que la 911 Carrera. Malus plein pot.

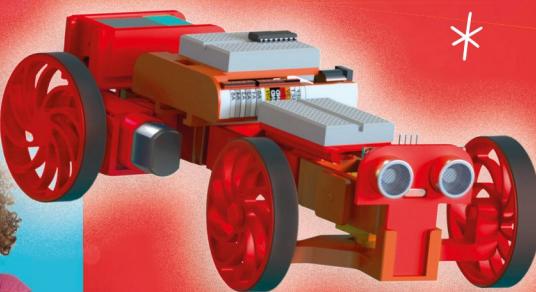
ROBOBOX

SCIENCE&VIE

APPRENEZ les BASES de la ROBOTIQUE à tout âge !



Robobox est la méthode indispensable pour apprendre les bases de la robotique et de la programmation, en construisant, chaque mois, un robot toujours plus évolué. Vivez votre passion de la robotique en découvrant, à l'aide des différents kits, de nouvelles notions de mécanique, de programmation ou d'électronique.



3 NIVEAUX DE DIFFICULTÉ ET 12 BOX POUR APPRENDRE !

à partir de
29,99 €
par kit



ROBOBOX

SCIENCE&VIE
DÉCOUVERTE

Pour les 8-13 ans



ROBOBOX

SCIENCE&VIE
JUNIOR

À partir de 14 ans



ROBOBOX

SCIENCE&VIE

Pour les adultes






Rétrofit SOLUTION OU

Éligibilité au prêt à taux zéro et à des aides directes : les acteurs du retrofit en France sont particulièrement choyés par les pouvoirs publics. Mais l'électrification des véhicules d'occasion pose bien des questions et peine à décoller.

Par Arnaud Murati

La lumière au bout du tunnel : "Un appel à manifestation va être organisé, il sera ouvert à tous. Le cahier des charges n'est pas encore finalisé à l'heure actuelle, mais les entreprises vont devoir détailler leurs besoins en investissements, en R&D, etc. Le but est vraiment d'obtenir un coût unitaire le plus bas possible", indique le ministère de l'Économie, peu de temps après avoir annoncé mettre à disposition "une enveloppe jusqu'à 20 millions d'euros à destination des professionnels du retrofit". À partir du 15 novembre prochain et deux mois durant, les quelques sociétés qui

promettent depuis des années d'échanger le moteur thermique d'un véhicule déjà en circulation au profit d'un électrique vont donc pouvoir faire acte de candidature pour recevoir de l'argent. Pour les professionnels concernés, il était temps : "Le plus gros défi, c'est de trouver des fonds", concédait Erwin Museur, président-fondateur de Design 1880, quelques jours avant l'annonce gouvernementale. Son collègue Aymeric Libeau, fondateur de Transition One et co-président de "Aire", l'association qui regroupe les pros du retrofit, n'était pas en reste : "Je n'ai pas les moyens de financer les tests, expliquait-il en dépit d'une





Les amateurs de rétrofit doivent pour l'instant être aussi fans de Citroën 2CV. Il s'agit de la seule voiture homologuée !

ILLUSION ?

levée de fonds, si un projet démarre avec un budget inférieur à 3 millions d'euros, il ne peut pas aller au bout."

PLUTÔT BERLINE OU CAMIONNETTE ?

L'activité qui consiste à transformer une voiture thermique en électrique est en effet quasi inexistant à ce jour. Pour plusieurs raisons. La première tient à la rigueur de la législation française. Pour modifier une auto à ce point, l'État réclame une ré-homologation quasi intégrale. Hormis les crash-tests, la voiture et le kit de transformation doivent subir bien des examens, presque autant qu'un nouveau modèle. Aujourd'hui, seuls quatre kits sont homologués en France, comme l'a confirmé le Centre national de réception des véhicules (CNRV) à *L'Auto-Journal* : l'un pour la Citroën 2CV, l'autre pour la 2CV camionnette. Les deux autres concernent des mobylettes, la Peugeot 103 et le Solex ! Le nombre d'exemplaires distribués est anecdotique, mais en devenir : le 2CV Méhari club de Cassis, qui procède au montage et à la distribution de kits auprès de partenaires agréés, a déjà nommé 16 installateurs dans divers endroits de la France.



ERIC MALOT/PHOTOPQR

Outre les tracas administratifs, l'autre problème majeur du rétrofit est son coût, que l'on peut encore qualifier de déraisonnable. Chez Design 1880, les Fiat 500 non encore homologuées sont en pré-commande. M. Museur livre les prix : 18 000 € si le client vient avec une caisse de Fiat 500 en parfait état, 36 000 € si la société lui fournit l'auto. Tout est cher, selon le président de Design 1880 : homologation, composants, transformation... Les autres sociétés affichent des tarifs peu ou prou semblables. L'Ademe, l'agence d'État qui accompagne la mise en place de la transition écologique, avait publié une "analyse de pertinence économique" sur le rétrofit en mai 2021. Voiture de base non fournie, elle estime le prix de vente et de montage d'un kit à 21 000 € pour une batterie de 20 kWh, et de 24 000 € avec une batterie de 30 kWh : "Un modèle économique viable reste à trouver, celui-ci est fortement conditionné par le coût du poste batterie", considère l'agence. L'exécutif a aussi bien saisi cet enjeu, et a donc accueilli avec bienveillance un amendement à la loi de finances 2023 visant à inclure les véhicules rétrofités parmi ceux éligibles au prêt à taux zéro : "Pour l'an 2023, ne seront ➤

Ôter un moteur thermique au profit d'un électrique est une opération lourde et complexe. Gare à la répartition des masses !

SAMUEL HENSE/AFP





Les moteurs rétrofités ont souvent des puissances inférieures à celles des voitures électriques sur le marché.

BEN STANSALL/AFP

concernés par le prêt à taux zéro mobilité qu'environ 500 véhicules rétrofités, pour un coût du rétrofit estimé à 14 000 € par auto", annonce l'exposé des motifs de l'amendement.

De l'avis de plusieurs acteurs du rétrofit, il serait possible de faire chuter les coûts en réalisant des commandes en masse, bref, en industrialisant, de manière à réaliser des économies d'échelle. Reste qu'en l'état, une voiture rétrofitée coûte quasiment aussi cher qu'une voiture électrique de gamme moyenne pour des performances globales bien inférieures. Ne parlons même pas de la comparaison avec une Zoe d'occasion. Dans ces conditions, à quoi bon ?

Pour les véhicules utilitaires, en revanche, cette électrification *a posteriori* peut avoir du sens. Renault est le premier constructeur à s'impliquer directement dans le rétrofit. Il a signé voilà peu une "lettre d'intention" avec la start-up Phoenix Mobility pour lancer un utilitaire Master rétrofité : "Le premier prototype est prévu pour le milieu 2023, avec une commercialisation des premiers Master rétrofités d'ici fin 2023/début 2024", confie Renault, qui procédera à la modification de ses utilitaires dans son usine de Flins reconvertis. En effet, le rétrofit devrait concerner en premier lieu les véhicules lourds : camions, bus, utilitaires, engins spéciaux, il devrait être possible de tout rétrofiter, pourvu que les composants existent et soient homologués.

Le rétrofit deviendra-t-il pour autant un marché de masse ? L'Ademe n'y croit pas vraiment dans son analyse : "Le rétrofit permettra de développer une offre complémentaire de celle des véhicules électriques neufs, notamment s'il parvient à consolider une offre à coûts maîtrisés", prévient l'agence. ■

Le rétrofit est une mesure définitive qui peut choquer des collectionneurs sur les anciennes.



LES ANCIENNES STIMULENT LA CRÉATIVITÉ



Ford Bronco et Land Rover chez Zerolabs.

basée sur le circuit de Silverstone propose de rétrofiter des Bentley, Jaguar... L'Aston Martin DB6 est ainsi disponible en version 100% électrique ! Aux États-Unis, en Californie, la société Zerolabs s'investit dans le rétrofit de Ford Bronco et de Land Rover Mk1. Avec une démesure tout à fait typique du pays. Zerolabs souligne ainsi que le Bronco modifié

(le premier, de 1966) dispose de 600 ch une fois converti, soit "471 %" de puissance en plus que la version originelle. Mention spéciale toutefois à la société italienne Officine Amarcord. Au risque de choquer les amateurs de voitures de collection, l'entreprise permet par exemple de rouler en Ferrari 400 GT électrique : les châssis ne sont pas originels, Officine Amarcord indique avoir re-développé intégralement une caisse qui reprend le look de la prestigieuse GT. De la même manière, est au catalogue une Lancia Delta Integrale zéro émission. Le matériel servant à la transformation est constitué par une simple Delta LX, "totalement révisée et renforcée", précise la société. Officine Amarcord propose enfin à la vente une Fiat Panda 4x4 de première génération entièrement électrifiée.

LUNAZ



Rolls-Royce chez Lunaz.



Aston Martin DB6 chez Lunaz.

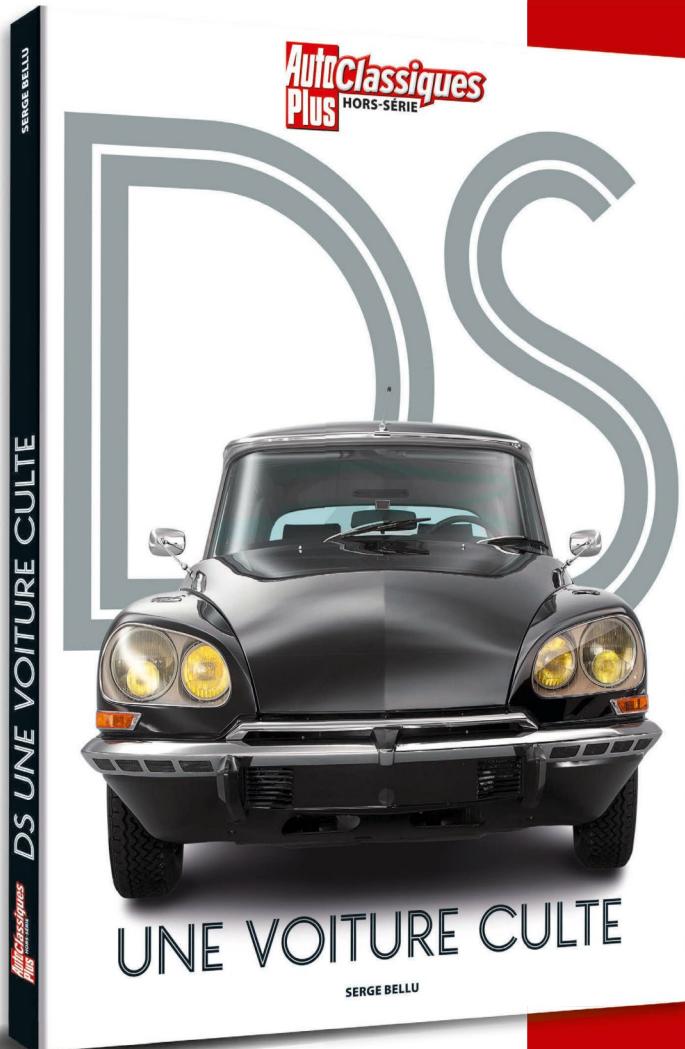
LUNAZ

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Les professionnels du rétrofit avaient presque fini par agacer à force de promettre des autos qu'ils sont dans la plus parfaite incapacité de réaliser et de livrer. Leurs promesses devraient prendre corps grâce à la volonté gouvernementale, mais il est à craindre que, pour la voiture particulière, le rétrofit ne sorte jamais de sa niche si les coûts ne chutent pas drastiquement. La perspective d'investir des dizaines de milliers d'euros dans une auto aux performances et à l'autonomie largement inférieures à celle des voitures électriques neuves ne jouera pas en faveur du rétrofit.

CLEMENT MAHOUDEAU/AFP

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

ZONE ROUGE

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



L'écran central n'occupe pas toute la place, trois compteurs ronds font face au conducteur : c'est à contre-courant des tendances actuelles.



PHOTOS : ROLLS-ROYCE

Comptez 3,21 m pour l'empattement de ce qui n'est rien d'autre qu'un coupé. Du coup, il y a de place pour loger une grosse batterie !

ROLLS ROYCE SPECTRE : FANTÔME ÉLECTRIQUE

Ceci n'est pas un concept car. C'est le dernier modèle en date de Rolls Royce, et il carbure à l'électricité. Son nom : Spectre.

Cette calandre plantée à la verticale et ce capot sans fin ne sauraient tromper sur la marchandise. C'est une Rolls, une vraie de vraie même si le constructeur britannique prend ses aises vis-à-vis de ses propres codes esthétiques. Les projecteurs encastrés dans la carrosserie surmontés d'un mince filet lumineux n'appartiennent qu'à la Spectre, tout comme les feux arrière rectangulaires. L'œil averti notera le design très géométrique des imposantes jantes, portées à 22 pouces. Ce simple fait laisse subodorer la présence d'un amortissement étudié en fonction,

censé garantir une confort de roulage hors norme comme il sied à une Rolls bien née.

La Spectre, c'est aussi un coupé, lequel n'envoie pas à la retraite son semblable nommé Wraith emmené par le V12 6.6 de 632 ch bien ancré dans la tradition de la marque. Il convient de le préciser. Quelques chiffres, pour situer le phénomène. 5,45 m en longueur, empattement étendu sur 3,21 m, 2975 kg à vide : c'est du lourd, pas forcément accueillant pour les personnes appelées à occuper les deux places arrière contre toute attente. Malgré son empattement démesuré, la Spectre se range parmi les coupés dits "2+2". Les portières s'ouvrent dans le sens opposé de la marche et le mobilier intérieur est traité avec toute la sobriété requise. Pas d'écran géant, y compris face au conducteur, et la plupart des commandes sont physiques : quand le grand luxe donne des leçons d'ergonomie...

Rolls donne 4,4 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. À rapporter au poids de la voiture, soit pas loin de 3 tonnes... Faudra-t-il le permis camion pour conduire la Spectre ?



300 commandes et plusieurs inconnues

Reste la partie mécanique. Voici ce que nous savons à cette heure. La puissance développée par le groupe propulseur s'élève à 585 ch, le couple "se contente" de 900 Nm et le rayon d'action s'étend sur 520 km sur une seule charge, et c'est tout. Un, deux ou plusieurs électromoteurs ? Ce n'est pas dit. La capacité de la batterie ? Ce sera pour une autre fois. Ces inconnues n'ont pas empêché trois cents aficionados de prendre commande de la Spectre dès maintenant...

LES INFOS CLÉS

Commandes ouvertes
Livraison de la voiture fin 2023
Prix : 420 000 €*
Concurrente :
aucune à cette heure

* Estimation

9846

C'EST LE NOMBRE DE TESLA MODEL Y NEUVES
IMMATRICULÉES EN ALLEMAGNE EN SEPTEMBRE DERNIER
(4,4% DE PART DE MARCHÉ).



Le SUV de classe intermédiaire siglé Tesla montait sur la plus haute marche du podium en Allemagne à la fin du mois de septembre, tous types de locomotion confondus. Devant, donc, la Volkswagen Golf thermique (7095 exemplaires, 3,2% de part de marché). Suivaient le Volkswagen Tiguan (5887, 2,6%), la Skoda Octavia (5786, 2,6%) et le Volkswagen T-Roc (5135, 2,3%). La seconde voiture électrique la plus vendue était la Tesla Model 3 (3878 exemplaires), suivie par la Fiat 500e (1897) et l'Opel Corsa-e (662). Aucune française ne figurait dans le Top 10 allemand.

PRODUIT

L'Opel Grandland muscle son jeu

GSe : retenez bien ces trois lettres. Elles désignent les Opel des temps modernes élevées aux anabolisants, le "petit e" faisant référence à l'électricité. En clair, les modèles concernés reçoivent des modules hybrides rechargeables bourrés de chevaux cumulés, à l'exemple de l'Astra GSe riche de ses 225 ch.

La berline et le break qui va avec ouvrent la voie au SUV Grandland GSe, qui pousse le bouchon beaucoup plus loin. À 300 ch très exactement, libérés par un complexe composé en partie de deux électromoteurs (un sur chaque essieu), avec transmission intégrale à la clé. Le bloc essence 1.6 turbo de 200 ch remplit son office, comme sur l'Astra GSe. La recette, au demeurant, est la même en passant d'une GSe à l'autre, à savoir un amortissement et une direction revisités en fonction du profil affiché.

Le Grandland GSe s'octroie des jantes de 19 pouces.

Prix à venir.



Ambiance sport à bord, comme attendu.



YVES FORESTIER

“Notre plateforme CMF-B est capable d'accueillir un moteur à essence, l'hybride, l'électrique.”

Gilles Le Borgne,
directeur général de
l'ingénierie de Renault Group,
cité par le site d'informations
économiques Challenges.

Il est ici question de Dacia,
qui électrifie sa gamme
sans faire du zèle.

La citadine électrique
Spring et la version
hybride non rechargeable
du break Jogger en phase
d'approche cachent
la misère, le fait est. Et il
faudra attendre 2026,

au mieux, pour voir
débarquer une Sandero
tout-électrique, bâtie sur
la plateforme mentionnée
plus haut et destinée à
remplacer ladite Spring.
L'ensemble propulseur
sera fourni par la Renault

R5 (136 ch estimés).

La voiture "aura un
prix adapté à Dacia",
tient à préciser
Gilles Le Borgne...

CARBURANT

Dacia suit Porsche

“Nous n'allons pas mettre les moteurs à combustion au musée.” Le propos est tenu par Luca de Meo, directeur général de Renault Group, comme quoi le passage forcé à l'électrification ne passe pas auprès de certains constructeurs. Renault est de ceux-là, à en juger par le concept car Alpine Alpenglow dont les réservoirs d'hydrogène alimentent un moteur thermique. Toyota étudie déjà quelque chose de la sorte, rappelons-le. Et puis, il y a Dacia, qui électrifie à reculons en raison des coûts engendrés, forcément répercutés sur les prix à la vente. Dans son cas, Luca de Meo ne s'interdit pas de faire appel aux carburants de synthèse. Ces "eFuels" que Porsche produit dans une usine sise au Chili... Le patron de Renault



De l'essence de synthèse pour les "flat 6", c'est envisageable.

PHOTOS : OPEL

PORSCHE

et les dirigeants de Porsche livrent-ils bataille à des moulins à vent ? Ce n'est pas le genre. Encore leur faut-il convaincre la Commission européenne, qui décidera en 2026 si elle autorise le recours aux carburants synthétiques après 2035. Ou pas.

7 000 €

C'EST LE MONTANT DU BONUS ACCORDÉ
POUR L'ACHAT D'UNE VOITURE NEUVE ÉLECTRIQUE,
SELON LE SOUHAIT D'EMMANUEL MACRON.



Cette hausse du bonus voulue par le chef de l'État soulève plusieurs interrogations. Un, le super-bonus ne concerne que les ménages les plus modestes, sans plus de précision chiffrée quant au revenu maximal exigé. Deux, d'aucuns acteurs majeurs de l'industrie automobile française ne manquent pas de crier au loup au moment où les constructeurs chinois inondent le marché européen de voitures électriques vendues, pour la plupart, à prix cassés. Emmanuel Macron évoque, à cet égard, la question d'une "préférence européenne". Du protectionnisme à peine voilé, dont les modalités restent à définir...



*“Nous n'avons pas
besoin d'usines
en Chine.”*

Carlos Tavares,
directeur général de Stellantis.
Propos tenus dans l'enceinte
du Mondial de l'automobile.

Le doute est levé, Peugeot, Citroën et DS Automobiles mettront un terme à leur collaboration avec le groupe chinois Dongfeng à brève échéance. Les trois marques françaises ne partiront pas en quête d'un nouveau partenaire local et quitteront, ce faisant, la Chine. Pour des raisons essentiellement géopolitiques, à en croire Carlos Tavares : "Nous allons vers des tensions croissantes entre le monde occidental et la Chine. Il y aura à un moment des sanctions croisées qui mettront les sociétés occidentales dans des situations très difficiles." C'est dit.

ERGONOMIE

Volvo fait simple

Mais pas forcément dans le bon sens... Dans les faits, la planche de bord du SUV électrique EX90, que nous passerons en revue dans la prochaine édition de L'Auto-Journal, se réduit à deux écrans, et c'est tout. Aucune commande physique nulle part. C'est simple, en effet. Cette démarche va à contresens d'une étude réalisée récemment par un média suédois. Celle-ci opposait un break Volvo V70 de 2005 bardé de boutons tout partout à une série de voitures actuelles croulant sous les écrans tactiles. Au résultat, l'ancienne est plus facile à appréhender que les modernes...



Pas l'ombre d'une commande physique à bord de l'EX90. Pas même sur le volant.

VIDÉO

Dragster électrique

Cela devait arriver un jour. Les dragsters se convertissent à leur tour à la locomotion électrique, avec des résultats probants à en croire la vidéo disponible sur YouTube sous le titre "Green Team - World Record". Le record du monde en question se rapporte à l'exercice du "0 à 100" abattu en 1,461 seconde très exactement. À l'origine de l'exploit retenu par le Guinness World Records, se tient l'E071, une monoplace de poche moulée dans de la fibre de carbone, "lourde" de 145 kg et emmenée par un électromoteur de 245 ch.



L'accélération s'élève à 2,5 G, contre 2 G pour le maximum autorisé au volant d'une Formule 1. L'E071 est l'œuvre d'une équipe d'étudiants allemands nommée Green Team, comme indiqué plus haut.

1,461 seconde
pour passer
de 0 à
100 km/h pour
ce dragster
électrique.
C'est le
nouveau
record.

1.461



Vers un Mondial plus long l'année prochaine ?

MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

Il y aura une suite

Au moment où sont rédigées ces lignes, le lundi 24 octobre, le nombre de visiteurs ayant sillonné les allées du Mondial de l'auto ne nous est toujours pas communiqué. Les organisateurs tablaient sur une fréquentation de l'ordre de 400 000 personnes en six jours d'exposition, à voir si cet objectif a été atteint. Si tel est cas, cette édition n'en demeure pas moins en demi-teinte, pour d'évidentes raisons. L'absence remarquée des grandes enseignes de l'automobile démobilise, l'électrification omniprésente ne soulève pas un enthousiasme délivrant et les voitures chinoises, représentées en surabondance, ne font pas encore rêver. Pas de quoi refroidir les ardeurs des organisateurs susmentionnés, qui donnent d'ores et déjà rendez-vous en octobre 2024 pour la quatre-vingt dixième édition du Salon de Paris. La durée de la manifestation sera rallongée, au point d'intégrer deux week-ends au lieu d'un.

Foxtron persiste et signe

Foxtron, c'est la filiale automobile du géant taïwanais de l'électronique Foxconn, fournisseur d'Apple et de Microsoft. Entre autres. La marque vient de présenter un nouveau modèle tout-électrique qui peut intéresser au premier chef les Européens en raison de sa taille, soit 4,30 m en longueur. La berline bicorps Model B entrera en production en 2024.

Les chiffres du marché européen en septembre 2022



1 049 926

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 (Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse) en septembre (+ 7,9 % par rapport à septembre 2021).

10,2 %

C'est la part de marché de Volkswagen en septembre en Europe 31. Suivent Toyota (6,6 %), Mercedes (5,5 %), BMW, Ford et Skoda (5,2 % dans les trois cas). Audi, Kia, Peugeot et Renault sont à égalité (5,1 %).

14,1 %

La hausse des ventes enregistrée en Allemagne en septembre. Parmi les marchés

majeurs, suivent l'Espagne (12,7 %), la France (5,5 %), l'Italie (5,4 %) et le Royaume-Uni (4,6 %). La Suède est négative (- 2,6 %).

8 271 115

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 au cours des neuf premiers mois de l'année (- 9,7 % par rapport à la même période en 2021).

RENDEZ-VOUS

Salon auto-moto de Caen

Du 18 au 20 novembre 2022

Parc des Expositions
Caen (Calvados)

Vous flashez sur telle ou telle Toyota, de celles que vous n'avez pas pu admirer dans les allées du Mondial de l'auto pour la bête raison que Toyota n'a pas d'agence de déplacement jusqu'à la Porte de Versailles ? La marque japonaise, en revanche, fera acte de présence à Caen aux dates indiquées ci-dessous, au même titre que vingt-neuf autres de ses semblables, autos et motos confondues. Honneur sera fait à la "mobilité éco-responsable". L'expression est des organisateurs.

SALON AUTO MOTO

18 > 20 NOV. 2022 CAEN PARC DES EXPOSITIONS

16 000 M² COUVERTS

+30 MARQUES

NOMBREUSES ANIMATIONS

3 JOURS

Une réc.
production

CAEN
ÉVÉNEMENTS

caen-evenements.com

Infos pratiques : www.caen-evenements.com

Sony et Honda confirment

Comme déjà relaté dans ces colonnes, le géant de l'électronique Sony et Honda ont créé une coentreprise dans le domaine de la voiture électrique. C'est aujourd'hui confirmé, le premier modèle sous licence Sony Honda Mobility sortira d'une usine américaine en 2026. Profil premium assuré.

Le Volkswagen ID.Buzz va plus loin

YANN LEFFEBRE



Volkswagen le laisse entendre, le combi électrique ID.Buzz déclinera une variante GTX, riche de 300 ch, selon nos estimations. Le programme retient, de même, une version rallongée équipée d'une solution bimoteur soutenue par une grosse batterie (111 kWh, dit-on). Long rayon d'action en perspective.

SE PRENDRE POUR LEWIS



C'est la plus pistarde des 911, et peut-être tout simplement la meilleure 911 qui ait existé ! La GT3 RS, type 992, étrenne une aérodynamique active et une carrosserie digne d'une GT au Mans et nous fait découvrir l'étendue de ses talents sur la piste de Silverstone. Dur de ne pas se sentir l'âme d'un pilote...

Par Sylvain Vétaux



Qu'est-ce que c'est que cette languette blanche au milieu des deux pare-chocs ? On dirait une plaque d'immatriculation... C'en est bien une ! Après avoir réussi à homologuer l'un des coupés les plus cinglés de la planète (le GT4 RS), Porsche récidive. Des ailes entièrement retravaillées, du carbone à foison, des événets à qui mieux mieux et, bien sûr, cet aileron qui ferait passer

celui de la GT3 pour une vulgaire réglette Facom. La GT3 RS n'impressionne pas : elle effraie. Son profil, habituellement si rondouillard sur une 911, alterne muscles hypertrophiés et coups de serpe. Cette plastique de bolide du Mans – elle génère autant d'appui que les GT qui courrent en Endurance – n'est pas là pour amuser la galerie. La GT3 RS dispose du DRS, comme en F1. Pour la faire courte : en ligne droite, la lame en carbone de l'aileron bascule à la parallèle et réduit

ainsi le frottement à l'air. Moins de charge, c'est donc une meilleure vitesse de pointe. Et dès que vous reprenez les freins, le bar de zinc se rabaisse (jusqu'à 34°) et appuie l'arrière. À l'avant aussi, la RS bénéficie d'une aérodynamique active, mais c'est moins visible. Deux volets, positionnés en amont des roues avant, modifient le flux d'air. Bilan : la charge varie de 70 à 260 kg, uniquement pour l'avant. Au total, l'appui oscille de 306 à 860 kg. Oui, à 285 km/h, c'est comme si une ➤

citadine était posée sur le toit de la GT3 RS. Peu de crainte de décoller en cas de bousculade...

Pourtant, malgré cette charge importante, la GT3 RS ne donne jamais l'impression de pousser l'air.

Elle le fend, le dézingue, le lacère. Son flat 6 atmosphérique de 4 l gagne 15 ch par rapport à celui de la GT3. L'écart est anecdotique, mais le plaisir toujours aussi immédiat. Qui découvre ce moteur peut cependant regretter une certaine inertie. À bas régime, faute de turbo, c'est un peu creux mais déjà agréablement sonore. Puis viennent les 5000 tr/mn : la 911 sort les crocs. 6000 : la poussée augmente. 7000 : la stridence de l'échappement incite à lever le pied, mais il ne faut surtout pas car le meilleur est à venir. Les derniers 2000 tr/mn (rupteur à 9000) sont une thérapie pour qui souffre de morosité automobile. Marre des électriques au punch immédiat mais aux vibrations absentes ? Las des blocs suralimentés qui donnent tout trop tôt ? Fatigué des Ferrari, McLaren et consorts dont les mises en vitesse défient le réel ?



Pour la boîte de vitesses, Porsche ne donne pas le choix. C'est uniquement PDK et cette dernière a parfois quelques lenteurs sur piste.

L'avis de Sylvain Vétaux



Conduire une voiture aussi aboutie sur l'un des plus beaux tracés du globe restera un souvenir intense.



❶ L'écran central est emprunté à la 911, mais il permet désormais de suivre l'évolution de l'aérodynamique grâce au DRS. ❷ Depuis le volant, et c'est nouveau, l'apprenti pilote peut s'amuser à faire varier la détente et la compression de la suspension. ❸ Malgré leur allure rustique, les baignoires monocoques en carbone ne sont pas inconfortables.



AUSSI DINGUE QUE CELA PARASSE, CE N'EST PAS MÉCANIQUEMENT QUE LA GT3 RS ESTOMAQUE, MAIS DANS TOUS LES AUTRES SECTEURS ●●●

La GT3 RS est faite pour vous. À bord, même sans casque, elle ne joue pas la partition hystérique du GT4 RS, mais sa tessiture métallique et aiguë ne laisse personne indifférent. Le reste suit-il ? Non : il le supplante ! Aussi dingue que cela paraisse, ce n'est pas mécaniquement que la GT3 RS estompe, mais dans tous les autres secteurs. Son train avant, à doubles triangles comme sur la GT3, a été redessiné pour offrir plus d'appui (+40 kg). Une fois les pneus mis à température sur le circuit de Silverstone, l'expérience de conduite devient surréaliste. La RS ne tourne pas : elle tranche. Avec ses roues arrière directrices, il est même possible d'ajouter du braquage sans saturer le train avant. Depuis le volant, et c'est nouveau, le conducteur peut paramétriser la suspension en compression et en détente, le taux de blocage du différentiel piloté et l'intervention ou non des contrôles de stabilité et de traction. Ce dernier est ajustable sur plusieurs niveaux afin de maîtriser au fur et à mesure cet arrière-train qui, une fois ses limites

atteintes, exige une réactivité de pilote au volant. Les freins, eux semblent indestructibles, malgré les énormes décélérations qu'imposent les virages de Stowe, Maggots ou Brooklands. De l'avis de Timo Bernhard, multiple vainqueur au Mans, cette RS est plus proche d'une Cup que d'une GT3.

Je ne le contredirai pas, mais tout n'est pas rose.

PLUS
Débauche technique
Caractère mécanique
Freins indestructibles
MOINS
Absence de coffre
Tarif élevé
Boîte pas toujours réactive

La PDK peine un peu, même en mode Track, à rétrograder au bon moment, et il faut, notamment dans les passages lents, reprendre la main par les palettes. Autre grief, et pas des moindres : la RS n'a plus de coffre avant ! La 911 n'a certes jamais été la voyageuse idéale, mais là, si vous avez

des bagages, c'est derrière les baquets en carbone qu'il faudra les glisser, et c'est tout. Enfin, il y a le tarif. Avec malus maximal et options, dont le pack Weissach, qui coûte à lui seul plus de 30 000 €, la GT3 RS dépasse les 300 000 €. Et pour ce prix, chez les constructeurs taliens notamment, vous aurez droit à des autos moins radicales mais bien plus performantes et pratiques au quotidien. ■

PORSCHE 911 GT3 RS 525 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	525 ch à 8 500 tr/mn
Couple maxi	465 Nm à 6 300 tr/mn
Type	6 cyl. à plat, essence
Cylindrée/puissance fiscale	3 996 cm ³ /NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	robot. double embr./7

Châssis

Diamètre de braquage	10,5 m
Pneumatiques AV-AR	275/30 ZR 20-335/30 ZR 21

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,57/1,90/1,32/2,46 m
Poids/tractable freiné	1 450 kg/impossible

Performances

0 à 100 km/h	3,2 s
Vitesse maxi	296 km/h

Coffre

Volume	Pas de coffre
--------	---------------

LE BUDGET

Prix	234 977 €
Malus écologique (CO ₂)	40 000 € (305 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	319 179 €
Garantie	2 ans, km illimité

(1) Options et malus inclus.

Équipements de série ■

4 airbags, antibloquant piloté, baquets carbone, carrosserie majoritairement en carbone, clim auto bizona, contrôles de traction et de stabilité, détecteurs pluie/luminosité, jantes en alu forgé de 20 et 21 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, rétros extérieurs électriques et chauffants, suspension pilotée réglable depuis le volant en compression et en rebond, système multimédia avec écran tactile/GPS/ports USB/radio avec 8 HP... ■

Options

Flèche au parking AV & AR + caméra de recul (1 248 €), autocollants sur mesure (936 €), ceintures de sécurité colorées (276 €), freins carbone-céramique (926 €), jantes en alu forgé (2 832 €), levage de l'essieu avant (3 156 €), pack Weissach (36 696 €), peinture métallisée (3 600 €), phares matriciels à LED (3 546 €), réservoir de 90 l (192 €), seuils de porte en carbone illuminés (420 €)... ■

Consommations

Mixte	13,4 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	17,6/9,8 l/100 km
Réservoir	64 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Peut-être que la GT3 RS est insupportable sur route. Peut-être qu'elle est totalement inadaptée en ville. Peut-être que sa consommation est indécente. Peut-être... mais on s'en fiche. Cette auto a pour seul but de vous procurer un plaisir immense une fois le contact mis. Et c'est plus que réussi !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie





La revan



che?

Descendant du Kadjar dont il ne reprend rien, l'Austral espère bien tailler des croupières à un 3008 qui n'a laissé aucune chance à son aïeul. Les versions d'entrée de gamme essence, les plus accessibles, vont servir de premier round.

Les chiffres de ventes du 3008 et du Kadjar étaient respectivement de 50 399 et 11 338 en France en 2021. Une vraie gifle pour Renault qui espère bien changer la donne avec le remplaçant du Kadjar : l'Austral. Ce dernier change tout, à commencer par le nom. C'est souvent le cas lorsqu'un modèle n'atteint pas ses objectifs : son remplaçant change d'appellation pour ne pas rappeler l'échec du devancier, à l'inverse des modèles à succès qui peuvent produire de longues lignées avec le même patronyme. L'Austral, premier du nom donc, partage sa plateforme avec le Nissan Qashqai, 3^e de sa

lignée, et a droit comme ce dernier à une version *full hybrid* (mais pas avec la même technologie), une variante hybride rechargeable étant prévue pour 2024. En revanche, l'Austral fait l'impasse sur le diesel, carrément ! Sa motorisation d'entrée de gamme est constituée par un 3 cylindres essence de 1,2 l et 130 ch associé à une micro-hybridation à laquelle n'a pas encore droit le Peugeot 3008 PureTech 130 : il la recevra début 2023.

SUR LA ROUTE

Nos duettistes proposent donc des fiches techniques très proches : ils utilisent chacun un 3 cylindres turbo essence de 1,2 l, 130 ch et 230 Nm

envoyés aux roues avant via une boîte manuelle à 6 rapports. Avec ce niveau de puissance assez modeste, le chrono n'est pas primordial mais chacun retiendra que l'Austral est légèrement plus rapide en accélération, tandis que le 3008 fait mieux en reprise sur le sixième rapport. Pour la vie de tous les jours, les reprises importent davantage et favorisent le SUV Peugeot. L'Austral ne profite donc pas de sa micro-hybridation et des quelques newton-mètres de couple fournis par l'alterno-démarreur pour relancer mieux, pénalisé par un poids supérieur de presque 50 kg. En revanche, le SUV Renault utilise son hybridation pour rendre les interventions du stop&start plus



La présentation de l'Austral est très proche de celle de la Mégane E-Tech, avec une bonne qualité perçue mais pas meilleure que celle du 3008.



RENAULT AUSTRAL

- ❶ Impossible d'afficher des compteurs classiques sur le combiné d'instruments numérique, contrairement au 3008.
- ❷ Cet écran central tactile de 12,3 pouces est un régal à l'utilisation : c'est l'un des gros points forts de l'Austral, sur lequel il enterre le 3008.



Privé des roues arrière directrices, l'Austral 130 ch n'a pas les armes pour déstabiliser le 3008 en matière d'agilité.



LE 3008 OFFRE UN TRAIN AVANT PLUS MORDANT, ET L'AVANTAGE DU PETIT VOLANT QUI ACCENTUE LA SENSATION D'AGILITÉ •••

PEUGEOT 3008

➊ Comme dans l'Austral, le combiné d'instruments est numérique et propose plusieurs modes d'affichage bien différenciés. ➋ L'écran central du 3008 est plus petit avec 10 pouces de diagonale, mais il est placé plus en hauteur : c'est mieux pour la sécurité.

douces : elles sont presque indétectables. Cette micro-hybridation induit également la sensation discrète mais réelle d'une réponse plus rapide à la remise des gaz : bien agréable au quotidien. Les commandes de boîte sont dans les deux cas précises, verrouillent bien, mais celle du 3008 bénéficie d'une course plus courte. Même la forme du pommeau est plus agréable dans le Peugeot, facilitant une meilleure préhension.

Côté châssis, la première version essayée de l'Austral (200 ch avec 4 roues directrices et roues de 20 pouces, essayée dans *L'AJ* n° 1 119) nous avait impressionnés par son dynamisme.

Notre Austral du jour, sans les 4 roues directrices et chaussé de 19 pouces, s'est montré moins enthousiasmant.

Plus éveillé qu'un Kadjar (il n'y a pas de mal), il prend moins de roulis, profite d'un meilleur train avant et filtre mieux la chaussée. Bref, il fait tout mieux que le Kadjar et devient assez agréable dans l'ensemble, mais pas autant que le 3008, qui garde sa superbe malgré le poids des ans. Celui-ci conserve un train avant ➤



La qualité de présentation du 3008 est toujours aussi bonne, mais c'est surtout l'ergonomie particulière qui caractérise la place du conducteur.

SUR LA ROUTE, L'AUSTRAL FAIT TOUT MIEUX QUE L'ANCIEN KADJAR ET SE MONTRÉ ASSEZ AGRÉABLE, MAIS PAS AUTANT QUE LE 3008, QUI GARDE SA SUPERBE MALGRÉ LE POIDS DES ANS •••

RENAULT

PLUS

Confort de suspension
Habitabilité/coffre
Écran central très agréable...

MOINS

... mais placé trop bas
Pas de plancher plat
avec banquette rabattue
Niveau sonore sur autoroute





RENAULT AUSTRAL

❶ L'habitabilité est meilleure à l'arrière dans l'Austral, qui bénéficie en plus d'un banquette arrière coulissante. ❷ Il existe encore des voitures récentes qui n'arrivent pas à dégager un plancher plat lorsque vous rabattez la banquette arrière : l'Austral en fait partie ! ❸ Banquette reculée, le coffre est légèrement inférieur à celui du 3008, mais il devient bien supérieur si vous avancez la banquette.

plus mordant, l'avantage du petit volant qui accentue la sensation d'agilité, tout en restant prévenant. Et même s'il devient moins confortable que l'Austral, il emporte cette partie "sur la route". Un bon point commun à nos deux protagonistes pour finir ici : les distances de freinage sont excellentes !

VIE À BORD

Pour ce chapitre, si vous connaissez la Mégane E-Tech, vous serez en terrain connu dans l'Austral. Vous y retrouverez le même ensemble combiné/écran central avec le fameux système Google, tout simplement ce qui se fait de mieux actuellement en la matière : réactivité, com-



PEUGEOT 3008

❶ En finition Allure, la surveillance des angles morts est l'un des rares équipements dont le 3008 dispose en série et absent sur l'Austral Techno. ❷ Les passagers arrière manquent d'espace aux jambes. ❸ Le coffre du 3008 a droit, lui, à un plancher plat banquette rabattue.



mandes vocales, fluidité, tout fonctionne bien, vite, facilement. Plus rien à voir avec le Kadjar et son côté suranné. Dommage quand même que cet écran au format vertical oblige à descendre le regard assez bas par rapport à la route. Du côté du combiné, il propose 4 modes d'affichage dont un avec la carte du GPS, mais impossible d'afficher des compteurs classiques, contrairement au 3008. La qualité de présentation est plutôt bonne avec des matériaux cossus sur la partie supérieure de la planche de bord, moins en dessous, mais le 3008 est dans le même cas.

Là où l'Austral fait mieux, c'est à l'arrière, avec sensiblement plus d'espace aux jambes, un point faible du Peugeot.

En tout cas banquette reculée, puisque le Renault a la bonne idée de proposer une banquette coulissante. Cela lui permet de proposer un coffre un peu plus grand en avançant la banquette, mais il paraît assez incroyable que les ingénieurs du Losange n'aient pas réussi à faire en sorte de disposer d'un plancher plat en rabattant cette banquette arrière. Le 3008 en dispose, lui.

Revenons à l'avant pour re-re-redécouvrir ce fameux i-Cockpit à l'ergonomie si particulière qui vous fait regarder les compteurs par-dessus le volant et non pas à travers comme d'habitude : à tester avant d'adopter, car les réglages de position de conduite seront forcément différents de vos habitudes dans d'autres voitures. Mais vu le succès du 3008, ça n'a pas l'air de poser problème à beaucoup de monde... À bord du SUV ➤



Peugeot, vous aurez en tout cas une sensation de cockpit, justement, alors que l'Austral paraît plus "aéré". L'écran central du 3008 est horizontal et placé haut, c'est mieux pour la sécurité, mais il se révèle moins fluide, moins réactif que celui de l'Austral, vraiment en avance sur ce point. Entre cet élément et l'espace plus généreux dans l'Austral, ressenti comme mesuré, le Renault remporte cette partie "vie à bord".

BUDGET

Sur ce chapitre, pas de suspense : victoire pour l'Austral, autant en coût à l'achat qu'à l'utilisation. Pour les consommations, il est logique, vu les similitudes des fiches techniques, que celui qui dispose de la micro-hybridation fasse mieux. Certains pourraient quand même être déçus par

le faible différentiel (0,2 l/100 km de moins en moyenne seulement), mais c'est toujours ça de pris. L'Austral a un avantage plus marqué sur autoroute, même si en contrepartie il y subit plus de bruits aérodynamiques. Un peu trop, d'ailleurs ! Sur ce chapitre consommation, le 3008 PureTech 130 recevra lui aussi une micro-hybridation début 2023 (dans pas longtemps donc), et pourrait renverser la vapeur.

En revanche, pour le tarif, le 3008 est une star et il le sait : il a pris la grosse tête.

À motorisation et prix équivalents, l'Austral Techno offre de série, en plus par rapport au 3008 Allure, l'accès à bord et le démarrage mains-libres, la banquette arrière coulissante,

un éclairage d'ambiance, un système audio 8 HP au lieu de 6 et un écran central plus grand. Le 3008 n'a que la surveillance des angles morts pour répondre concernant l'équipement de série. L'Austral Techno donne en outre accès à pas mal d'options, y compris le toit vitré (mais pas ouvrant), alors que le 3008 Allure est beaucoup plus restreint en la matière. Pour un 3008 bien équipé, il faudra obligatoirement monter en gamme, et creuser encore plus la différence de prix... ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : PEUGEOT

LA VIE À BORD : RENAULT

BUDGET : RENAULT



RENAULT AUSTRAL

Mild Hybrid advanced 130 Techno

PEUGEOT 3008

PureTech 130 Allure

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.

Renault Austral

Peugeot 3008

Moteur/Transmission

Puissance maxi	130 ch à 4500 tr/mn	130 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1750 tr/mn	230 Nm à 1750 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence + micro-hybridation	3 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1199 cm ³ /7 CV	1199 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues AV	aux roues AV
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	11,7 m	10,9 m
Pneumatiques	205/55 R 19	225/55 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,51/1,83/1,64/2,67 m	4,45/1,84/1,62/2,68 m
Poids/tractable freiné	1528/1500 kg	1479/1400 kg

Performances

1000 m d.a.	32,9 s	33,1 s
0 à 100 km/h	10,9 s	11,4 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9,9/14,3/22,4 s	10,4/12,8/19,5 s
Vitesse maxi	178 km/h	185 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/63 m	10/31/63 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	de 13 à 28 cm ⁽¹⁾	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/148 cm	149/148 cm
Volume de coffre	de 525 à 650 dm ³ ⁽¹⁾	547 dm ³

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

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	39,5/64,5/69,2 dB	37,5/64,2/67,8 dB
------------------------	-------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	35 900 €	35 920 €
Malus écologique (CO ₂)	0 € (118 g/km)	de 280 à 360 € (139 à 142 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	38 950 €	41 310 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

*Malus et options inclus.

Équipements communs

6 airbags (7 sur Austral), aide au maintien dans la file active (AFIL), Android Auto et Apple Car Play, Bluetooth, cam. recul, clim. auto bizona, combiné numérique, dét. pluie/luminosité, écran central tactile, frein. auto urg., GPS connecté, jantes alliage, radars de stat. AV, radio, régulateur/limiteur de vitesse, rétro int. électrochrome, rétros ext. éléc., vitres AR surteintées.

Options

Renault Hayon éléc. (450 €), pack City Premium (caméra 360°... : 600 €), pack Comfort (sièges AV chauff., siège cond. éléc. avec massage : 450 €), pack Extended Grip (comprend roues 18 pouces, pneus tout temps : 250 €), rég. vit. adapt. (400 €), surv. angles morts (150 €), toit verre pano (900 €)

Peugeot Advanced Grip control (comprend le contrôle de vitesse en descente, pneus tout temps : 410 €), peint. métall./nacrée (650/850 €), sellerie cuir Nappa (2 100 €), sièges AV chauff. (200 €)...

Consommations

Moyenne	7,2 l/100 km	7,4 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,3/7,1/7,1 l/100 km	7,6/7,7/7,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	763 km/55 l	716 km/53 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

5 étoiles

Pays de fabrication

Espagne

France

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

RENAULT AUSTRAL

L'Austral remporte ce premier duel sur les versions essence 130 ch. Mais, à part pour son écran central vraiment au-dessus du lot, il ne renverse pas la table dans cette configuration d'entrée de gamme ou presque. Et cette victoire pourrait n'être que temporaire avec l'arrivée de l'électrification sur le 3008 PureTech 130 début 2023.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



LA DU



SURPRISE CHEF !

Il faut se méfier des idées reçues : non, la MG4 n'a pas pour seul atout son prix canon. Elle nous a dévoilé une qualité surprenante et pour le moins inattendue lors de cet essai !

Par Cyril Biotteau Photos Arnaud Saunier



Une "chinoiserie" de plus ! Il va falloir vous y faire ! Le moteur à essence du récent MG ZS est encore chaud (voir *L'Auto-Journal* n° 1119) que nous voilà déjà au volant de la MG4, une berline compacte – comme quoi, il n'y a pas que les SUV dans la vie – de la taille d'une Golf mais 100 % électrique. En somme, une concurrente de la Renault Mégane E-Tech ou de la future Peugeot 308 100 % électrique attendue pour début 2023. À la rigueur, de la Volkswagen ID.3 aussi, mais cette dernière tend vers le SUV ou le monospace, alors que la MG4 reste une berline traditionnelle dans sa forme : 1,50 m de haut, pas plus ; elle repose sur des roues de taille "normale", de 16 ou 17 pouces, et ne cherche pas à "faire baroudeuse" avec des passages de roue en plastique. Et non, cette MG4 n'est pas le pendant berline de la MG5, le break électrique de la marque ; elle hérite d'une nouvelle plateforme qui se veut à la fois plus moderne et dynamique – nous y reviendrons. Comme beaucoup de voitures électriques, la MG4 propose deux tailles de batterie : 51 ou 64 kWh de capacité brute, MG ne communiquant pas la capacité utile. L'an

prochain arrivera une déclinaison dotée d'une batterie de 77 kWh qui dépassera les 500 km d'autonomie WLTP.

Pour l'heure, notre modèle d'essai doté de la batterie de 64 kWh se contente de 435 km d'autonomie moyenne. Celle-ci grimpe à 450 km en finition Confort dépourvue d'aile-ron arrière, soit peu ou prou la même chose qu'une Mégane E-Tech EV60 220 ch annoncée à 450 km selon le cycle normé WLTP. Pour la recharge, la MG4 est capable de supporter 11 kW en courant alternatif et 135 kW en courant continu dans notre version haut de gamme Luxury. De quoi passer de 10 à 80 % en 35 minutes d'après MG : ce n'est pas ce qui se fait de mieux, mais c'est tout à fait dans l'air du temps. La "mécanique" prend la forme d'un moteur électrique synchrone à aimants permanents qui envoie 204 ch et 250 Nm de couple aux seules roues arrière. Là encore, pas de quoi s'extasier, vu le poids communiqué de presque 1,7 t. Les 250 Nm paraissent même un peu justes face aux 300 Nm de la Mégane E-Tech. Cela reste néanmoins suffisant pour animer cette berline, qui annonce réaliser le 0 à 100 km/h en 7,9 s. Le tout, comme d'habitude chez les électriques, avec un couple



**C'EST MIEUX QUÉ DU "SANS HISTOIRE" :
LE COMPORTEMENT DE LA MG4 DONNE
CARRÉMENT LE SOURIRE! •••**



L'avis de Cyril Biotteau



Je ne m'attendais pas à m'amuser ainsi, qui plus est sur des routes exigeantes!

80%
Quotient Emotionnel

La présentation est moderne mais austère. La qualité des plastiques et d'assemblage n'est pas au top, mais elle reste correcte.

instantané et un relatif silence de fonctionnement. Pas de quoi se pâmer. Mais là où la MG4 étonne, c'est par son châssis. Pour cette première prise en main, le constructeur chinois nous a lâchés sur les petites routes de Provence, dont certaines conviendraient parfaitement à une Alpine, mais a priori moins aux récentes MG. Là, contre toute attente, ce fut un régal.

Nous avons découvert une voiture peu sujette au roulis, dotée d'un bon train avant et qui enroule volontiers à la réaccélération.

C'est mieux que du "sans histoire" : le comportement de la MG4 donne carrément le sourire ! Rien à voir avec les MG5, ZS ou Marvel, sans grand brio de ce point de vue-là. Certes, si vous vous prenez au jeu, le train arrière avoue ses limites en détente sur le bosselé, mais sous la torture. La direction manque de ressenti, et les presque 1 700 kg se font sentir notamment à cause de pneus de 215 mm de largeur "seulement". Malgré cela, la MG4 étonne, détonne même, et ce, sans sacrifier le confort, un poil ferme à basse vitesse mais tout à fait supportable au quotidien : elle sait aussi être une compacte électrique prévenante.



1 Le petit écran de 7 pouces en face du conducteur est personnalisable via des commandes au volant, mais avec une ergonomie compliquée. 2 L'écran central tactile présente bien, mais subit quelques lenteurs, voire des blocages agaçants. 3 Cette molette fait fonction de levier de vitesses, le petit tapis en caoutchouc devant étant en fait un chargeur sans fil. 4 Les commandes au volant nécessitent un temps d'adaptation, le réglage du régulateur de vitesse étant par exemple contre-intuitif.





➊ La banquette arrière est accueillante et l'habitabilité se montre très correcte, surtout si l'on prend en considération l'encombrement de la voiture. ➋ Avec un volume annoncé de 350 dm³, le coffre ne fait pas partie des points forts : celui d'une Renault Mégane E-Tech, pourtant plus courte, dépasse les 400 dm³.



Si elle nous a régaleés sur les petites routes siueuses, le tableau se fissure toutefois un peu sur autoroute. Pas concernant la conduite, assurez-vous. La voiture atteint sans problème 130 km/h, tient bien la route...

En revanche, en ce qui concerne les aides à la conduite, elles sont à revoir.

Votre serviteur, qui d'habitude s'en remet volontiers à l'électronique pour les "parcours de liaison" autoroutiers, est ici rapidement repassé en mode manuel. Primo, il a fallu trouver ce qui s'apparente le plus à la conduite autonome de niveau 2, et qui est caché dans un menu nommé "TJA" (Traffic Jam Assist). Appellation trompeuse puisque cette formule concerne habituellement la conduite assistée dans les embouteillages. Surtout, une fois le système enclenché, nous avons eu plusieurs effets "indésirables" comme des ralentissements imposés dans les grandes courbes (sécurité non débrayable), des coups de frein intempestifs, un suivi de voie facilement perturbé. Rien de très rassurant. MG évoque déjà la possibilité de mises à jour à distance sur plusieurs éléments de l'auto : souhaitons que les aides à la conduite en fassent partie ! Cela nous amène à la section multimédia constituée d'un écran central tactile de 10,25 pouces et d'un petit combiné de 7 pouces. Ce dernier est personnalisable sur sa partie droite via les commandes au volant, mais l'ergonomie est compliquée. L'écran central comprend de son côté tous les réglages habituels, et même un peu plus. C'est en effet par lui que vous devez passer pour activer le mode V2L (Vehicle to Load) et ainsi convertir la voiture en prise de courant pour un équipement électrique. C'est aussi lui qui vous permet d'ajuster le niveau de récupération d'énergie au freinage, selon les trois niveaux disponibles, plus un automatique. Nous avons connu plus pratique, mais

SI LE GPS INDIQUE BIEN LES STATIONS DE RECHARGE, IL N'INTÈGRE PAS DE PLANIFICATEUR DE TRAJET •••



La MG4 s'est révélée très agréable sur petites routes et tout à fait praticable au quotidien.

L'aileron en deux parties indique que vous avez affaire à une finition Luxury. Joli ou pas, sa présence entraîne hélas une perte de 15 km d'autonomie sur le cycle WLTP...



heureusement, il existe une touche de raccourci personnalisable au volant qui donne la possibilité de changer de niveau directement. Au passage, le degré maximal de récupération engendre 0,15 G de décélération : c'est trop peu !

Autre grief : si le GPS indique bien les stations de recharge, il n'intègre pas de planificateur de trajet. À vous de vous débrouiller... "au doigt mouillé" pour les longs parcours. Ou de vous en remettre à l'une des nombreuses applications disponibles sur les smartphones. Heureusement, le système multimédia est compatible avec Apple CarPlay et Android Auto. Parmi les technologies de série, citons aussi l'accès à bord et le démarrage mains-libres "à la Tesla" : avec la clé sur vous, pas besoin d'actionner quoi que ce soit pour démarrer, il suffit d'appuyer sur la pédale de frein puis de mettre sur Drive et c'est parti ! Surprenant au début, mais une fois que vous y avez goûté, le geste du démarrage "à l'an-

cienne" vous paraît bien inutile. La version haut de gamme Luxury comprend également de série les sièges avant (confortables et au bon maintien latéral) et le volant chauffants, le siège conducteur à réglages électriques et même une pompe à chaleur ! Au vu de ce niveau d'équipement, le tarif va en étonner plus d'un : notre modèle

d'essai s'affiche à 34 990 € hors options mais avant déduction des 6 000 € de bonus écologique. C'est moins cher que la Mégane E-Tech d'entrée de gamme de 130 ch et avec la petite batterie de 40 kWh, vendue 35 200 €. Même logique face à

la Hyundai Ioniq électrique, proposée à partir de 35 600 € avec un moteur de 136 ch et une batterie de 38,3 kWh... Rappelons que les prix de la Volkswagen ID.3 commencent à plus de 40 000 € (toujours avec une batterie plus petite et un moteur moins puissant), et que celui de la Cupra Born de 204 ch débute à 44 500 €. Les tarifs de la MG4 enterrent la concurrence. ■

PLUS
Plaisir de conduite !
Tarif canon
Équipement complet
MOINS
Aides à la conduite
Pas de route planner
Taille du coffre

MOINS
Aides à la conduite
Pas de route planner
Taille du coffre

MG4 64 kWh 204 ch Luxury EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	204 ch
Couple maxi	250 Nm
Type	électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	5 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/capacité brute	lithium-polymère / 64 kWh

Châssis

Diamètre de braquage	10,2 m
Pneumatiques	215/50 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,29/1,84/1,50/2,71 m
Poids/tractable freiné	1685/500 kg

Performances

0 à 100 km/h	7,9 s
Vitesse maxi	160 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	350 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	34 990 €
Bonus écologique (CO ₂)	6 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	29 640 €
Garantie	7 ans / 150 000 km

(1) Bonus et options inclus.

Équipements de série ■

4 airbags, accès et dém. sans clé, aide au parking + caméra 360°, chargeur à induction, clim auto monozone, conduite auto niveau 2, feux avant 100% LED, freinage urg. auto, jantes alliage 17 pouces, pompe à chaleur, sièges AV chauffants et électrique côté conducteur, volant chauffant, système multimédia avec écran tactile 10,25 pouces/GPS connecté/Android Auto et Apple CarPlay sans fil/prises USB/radio 6 HP... ■

Options

Peinture métallisée (650 €), sellerie mixte simili cuir/tissu gris clair (650 €).

Consommation/Autonomie/Recharge

Mixte	16,6 kWh/100 km
Autonomie WLTP	435 km
Chargeur AC/DC	11 kW / 135 kW
Temps de charge 130 kW	35 mn de 10 à 80 %

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Chine

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Non seulement cette MG4 confirme qu'elle est très bien placée en prix, mais en plus elle distille un réel plaisir de conduite plutôt inattendu ! Cela rend cette chinoise hautement intéressante et dangereuse pour les concurrents. Heureusement pour eux, certains détails laissent encore à désirer. Mais pour combien de temps ?

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



FAMILLE

Skoda Enyaq

iV 80 204 ch/82 kWh

51 820 €

Volvo C40

Recharge 231 ch/69 kWh Ultimate

55 400 €

Nissan Ariya

242 ch/87 kWh Evolve

58 900 €



MODÈLE



Désormais, les familles aisées ont l'embarras du choix en matière de SUV électriques, et ce, quel que soit le type de propulsion. C'est dans ce contexte concurrentiel que le nouveau Nissan Ariya fait son entrée. Il doit composer avec une myriade de prétendants déjà bien en place.

Par Arthur Matal Photos Yann Lefebvre et Nicolas Soler

Kia EV6
2WD 229 ch / 78 kWh
Air Design
55 790 €

Volkswagen ID.4
204 ch / 82 kWh
Pro Performance
52 500 €

Les travées du Salon de l'automobile de Paris ne nous laissent plus trop de doute au sujet de l'avenir de l'automobile. Les voitures électriques y ont été présentes dans une très large majorité. Peut-on faire l'impasse sur ce type de propulsion à l'avenir ? Probablement non. Mais nous pouvons nous questionner sur la légitimité, aujourd'hui, de ces "électrifiées" face à des thermiques de dernière

génération plus économies ou à des hybrides rechargeables... En effet, si les autonomies progressent, elles sont encore loin des 600 km rêvés par tous les voyageurs. Dans cette quête d'un champ d'action toujours plus large, le Nissan Ariya haut de gamme, doté d'une batterie de 87 kWh, annonce, grâce à des consommations contenues, tutoyer les 500 km de moyenne. Ses concurrents du jour accusent le coup. Les représentants du groupe Volkswagen – l'ID.4 204 ch

Pro Performance et le Skoda Enyaq iV 80 – sont tous les deux équipés d'une batterie de 77 kWh. Le sculptural Kia EV6 dispose, lui, d'une unité de 77,4 kWh utiles. Enfin, le Volvo C30 se contente d'une pile de 69 kWh qui forcément le bride. Et si l'autonomie ne faisait pas tout ? Au quotidien, ces SUV familiaux se doivent aussi d'être des alliés de choix, pratiques et fonctionnels. Le Nissan, nouvel entrant, est-il celui qui coche ces cases pour offrir les meilleures prestations ?

L'avis d'Arthur Matal

Idéal en ville, ce SUV élégant est moins à son aise sur de longs parcours.



Très sain, le C40 n'offre pas le tranchant de certains de ses rivaux, conçus, eux, comme des électriques à 100%.



5^e Volvo C40

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

SUR LA ROUTE Primo, le C40 (comme le nouvel Aria) est une traction. Deuxio, son châssis n'a pas été développé exclusivement pour un équipage électrique. Cela se ressent légèrement à la conduite. Très sain, plutôt bien amorti, il fait pourtant preuve d'une belle rigidité. Au prix d'un confort "ferme", surtout chaussé de roues de 20 pouces comme notre modèle d'essai. La direction est en revanche assez avare en remontée d'informations. Les pneus 4 saisons, livrés sans supplément, en sont probablement en partie responsables, en criant rapidement leur mécontentement en cas de hausse de rythme. Autre désavantage de ces gommes, elles allongent significativement les distances de freinage. Plus compact que ses concurrents, le C40 sera bien plus adapté à une utilisation urbaine.

À LA LOUPE



Spécialité maison, le sélecteur de position de conduite en cristal! Élégant (chacun ses goûts), son maniement est aisés. Soulignons qu'il n'est pas du tout obligatoire d'actionner le moindre interrupteur pour allumer le moteur, l'action sur le levier suffisant à l'élancer.

VIE À BORD Plus petit, le C40 est logiquement moins spacieux pour ses occupants, surtout au niveau de la largeur aux coudes, plus limitée que chez les concurrents. La présentation intérieure et la planche de bord épurée qui la caractérise, désormais archi-connues et vraie marque de fabrique du suédois, ne surprennent plus. Mais pour ma part, l'ambiance "zen" et élégante qu'elles dégagent reste un atout. L'écran central est plutôt intuitif, et le conducteur est à l'aise aux commandes de ce Volvo. Les bruits de roulement engendrés par les gommes mixtes (encore elles!) perturbent légèrement la quiétude à bord. L'excellence de l'installation audio compense.

BUDGET Le Volvo rattrape quelques points à ce chapitre en arrivant premier. Pourtant, frontalement, les tarifs des prétendants (options et

bonus compris) semblent plutôt comparables. Reste que le constructeur sino-suédois a la bonne idée de proposer une version d'entrée de gamme, disponible à partir de 44 950 €, qui dispose déjà d'une dotation suffisante pour rendre le quotidien agréable. En consommations, notons en revanche que si le C40 n'est pas le plus gourmand, il pêche par la capacité de sa batterie, qui limite inévitablement son autonomie, surtout sur autoroute, où il faudra recharger tous les 280 km environ.

Le bilan **aj** ★★★☆☆

Dernier de notre comparatif, ce C40 n'a rien d'une mauvaise voiture. Il paie juste désormais sa conception un peu plus ancienne face à des rivaux plus modernes. Surtout, sa batterie de plus faible capacité limite son autonomie.



Il fait bon vivre à bord des Volvo. Le C40 ne déroge pas à la règle : la présentation est sobre et de bon goût, et la finition est soignée.

Nissan Ariya

242 ch/87 kWh Evolve **58 900 €**



SUR LA ROUTE Les premiers essais avaient déjà révélé son tempérament placide. L'Ariya s'avère bien le moins dynamique de ce comparatif. Le train avant, moteur, se montre paresseux et est dépassé par le tonus de la mécanique, qui, avec 242 ch, dispose de la puissance la plus élevée du lot. Les interventions incessantes de l'antipatinage obligent à opter pour une allure coulée. Conducteur et passagers profiteront alors d'un amortissement qui ménage un bon confort. Le Nissan est le plus plaisant sur les grands axes, où il assure une bonne autonomie de 384 km.



Sobre et parfaitement construit, l'habitacle met son conducteur très vite à l'aise.

VIE À BORD Le dessin de la planche de bord affiche un motif "reposant" et une certaine élégance. La qualité des matériaux utilisés, un ton au-dessus de celle des concurrents moins soignés, complète le tableau flatteur. Mais quelques détails d'ergonomie déçoivent, comme la console centrale très imposante et peu pratique. Si l'habitabilité avant est excellente, l'espace offert aux jambes et aux coudes à l'arrière est en retrait. Mais les effluves de cuir sur notre version d'essai, en finition haut de gamme Evolve, apportent plus de cachet que les selleries des concurrents qui recourent aux matériaux synthétiques prétendant écolos mais bien moins cossus!

BUDGET Malgré son équipement très complet, le Nissan est assez cher en livrée Evolve. Et il fait l'impasse sur le chargeur embarqué de 22 kWh, facturé 1 000 €. Un investissement qui permet pourtant de réduire les temps de charge, très longs en son absence. Attention à ne pas ajouter trop d'options, au risque de voir le bonus de 2 000 € tomber aux oubliettes. Bien né, l'Ariya se révèle en revanche le plus économique en électricité et affiche la consommation la plus faible de ce comparatif (18,5 kWh/100 km). Associée à une "grosse" batterie, cette bonne disposition lui permet d'offrir une autonomie en phase avec son statut de SUV familial.

À LA LOUPE

Agréable à regarder mais aussi réglable électriquement, cette console est dotée de touches haptiques faciles à appréhender et d'un levier de vitesses qui tombe bien sous la main. Mais son rapport encombrement/rangement est défavorable.



L'avis d'Arthur Matal

Un vrai salon roulant ! J'adore la présentation cossue et zen.



Le bilan ★★★☆☆

Assurant une belle autonomie et présentant très bien, l'Ariya ne détonne pas. Mais son comportement très placide le desserte en agrément. Gageons que la version transmission intégrale améliore les choses.

L'Ariya profite de sa grosse batterie pour rouler loin et distille un bon confort. Mais son comportement est placide.

Skoda Enyaq

iV 80 204 ch/82 kWh **51 820 €**

3^e

SUR LA ROUTE Très proche techniquement du Volkswagen, le cousin tchèque s'en distingue cependant par de subtiles nuances. Si, du fait de la proximité "mécanique", les performances sont calquées sur celles de l'ID.4, le comportement routier diffère légèrement. L'Enyaq se révèle un peu moins précis et moins finement suspendu. Les différences ne sont pas flagrantes mais suffisantes pour être perceptibles lorsque votre serviteur est passé de l'un à l'autre sur notre piste d'essais. Les mouvements de caisse sont plus présents, tout comme les trépidations à basse vitesse. Reste que, développé sur un châssis voué aux voitures électriques du groupe, le lourd Enyaq (2 145 kg) se débrouille plutôt bien quelles que

À LA LOUPE



Avec sa calandre éclairée, le Skoda en jette dans la circulation. Son style plus aiguisé que celui de l'ID.4 plaît, et il a su trouver son public. Pour preuve, des délais de livraison à... rallonge!

Ménageant un bon compromis routier, l'Enyaq sait tout faire, mais hélas pour lui sensiblement moins bien que l'ID.4.



Très soignée et bien finie, cette planche de bord pâche par l'ergonomie de son petit écran incrusté dans le tableau de bord.

soient les circonstances. Il n'est pas le plus dynamique, encore moins le plus confortable, mais il propose un compromis correct.

n'est pas en reste : avec ses 588 dm³, il offre la contenance la plus généreuse de cette sélection de SUV électriques.

VIE À BORD Là aussi, si les cousins ont de nombreuses similitudes en étant juchés sur la même plateforme, l'Enyaq offre un habitacle qui lui est propre. Première surprise : la présentation et les matériaux apparaissent plus qualitatifs qu'à bord du Volkswagen. En revanche, le petit écran face au conducteur déroute quelque peu. Mais, contrairement à l'ID.4, il a la bonne idée de proposer des palettes pour moduler la régénération, un vrai plus pour la conduite mais également pour l'ergonomie. L'habitacle est aussi vaste à l'avant qu'à l'arrière, et le coffre

BUDGET Affiché à partir de 51 820 €, l'Enyaq impose toutefois de passer par le catalogue d'options pour disposer des mêmes raffinements que ses concurrents. À équipements comparables, il revient finalement peu ou prou au même prix que ses rivaux, à savoir plus de 55 000 € bonus déduit! Cette coquette somme est en partie compensée par des consommations raisonnables : avec ses 18,8 kWh/100 km de moyenne, il talonne de peu le vertueux Nissan. Mais sa capacité de batterie moindre ne lui permet pas de lutter avec lui en autonomie.

L'avis d'Arthur Matal

Le plus sérieux de ce comparatif. Sa présentation me plaît, mais je m'ennuie un peu au volant.



Le bilan aj ★★★★☆

L'Enyaq est imposant mais pour la bonne cause : celle de l'espace à bord. Il montre un comportement serein et consomme peu. Mais, comparé à l'ID.4, à tarif similaire, il se révèle un ton en dessous en confort et en équilibre routier.



Spectaculaire à regarder, cette EV6 l'est également à conduire.

L'avis d'Arthur Matal

Peu de voitures électriques offrent des châssis si amusant et rigoureux ! J'ai adoré.



Kia EV6

2WD 204 ch/82 kWh Air Design **55 790 €**



Bien présentée, la planche de bord de l'EV6 n'est en revanche pas très gaie. Noir, c'est noir !

SUR LA ROUTE Cet EV6 fait mieux que répondre à nos attentes sur la route ! Il distille énormément de plaisir de conduite pour un tel engin. Son châssis très équilibré va vous faire adorer les SUV électriques, au point de tutoyer la référence Tesla Model 3. Cette propulsion propose deux voitures en une : sage et sereine avec les aides à la conduite connectées, elle devient très dynamique une fois ces dernières débranchées. Mais attention, dès qu'elles le sont, elles ne viendront plus à votre secours, notamment sur chaussée humide, où le train arrière se fait particulièrement joueur – ce qui n'est pas pour nous déplaire. Mais ce bon maintien de caisse se paie par un amortissement typé ferme en utilisation plus paisible. Également performant, l'EV6 "propulsion" n'a pas "que de la gueule", et son style colle bien avec des prestations aiguisees !

VIE À BORD Le SUV le plus long ici présent a le bon goût d'offrir une habitabilité généreuse, surtout en espace aux jambes, où il domine tous ses adversaires du jour. La présentation est flatteuse avec l'utilisation de matériaux de très bonne

À LA LOUPE

Exploiter l'espace avant afin de ménager un coffre pour ranger les câbles, quelle bonne idée ! Cela évite de devoir décharger le coffre au moment de recharger ou d'accéder au câble si le hayon ne peut être ouvert, coincé contre un mur. Volvo a eu la même idée ; pas les autres.



qualité. On peut aujourd'hui l'affirmer : les Coréens n'ont rien à envier aux Allemands sur leurs productions haut de gamme. Si le coffre principal n'est pas le plus volumineux, cet EV6 dispose d'un second petit emplacement de 45 dm³ sous son capot avant, pour par exemple ranger aisément les câbles qui encombrent ou brinquebalaient souvent dans le coffre principal.

BUDGET Avant l'arrivée du Nissan, c'est au Kia que revient la palme de la plus grosse batterie de la classe avec ses 77,4 kWh de capacité nette. Malheureusement, il déçoit en consommations : avec ses 20,2 kWh/100 km, il est en effet le plus gourmand. Nous nuancerons toutefois ces chiffres en précisant que les mesures ont été effectuées à des températures avoisinant les 2 °C, ce qui est loin d'être favorable pour les consommations d'une voiture électrique. Ainsi, son autonomie moyenne de 391 km relevée dans ces conditions pénalisantes frôlerait plutôt les 420 km sous une météo plus clémente et replacerait l'EV6 dans la course. Le SUV Kia fait tout de même payer ses bonnes prestations au prix fort, quand bien même sa garantie de 7 ans peut faire la différence pour certains acheteurs.

Le bilan

Quel plaisir au volant ! Ce Kia est vraiment un SUV électrique qui séduira les conducteurs les plus exigeants. Reste à composer avec un confort moins douillet que celui des concurrents et un tarif très premium !

Volkswagen ID.4

204 ch/82 kWh Pro Performance **52 500 €**



SUR LA ROUTE Comme d'autres Volkswagen, l'ID.4 est l'as du compromis. Sur la route, il est celui qui offre la meilleure synthèse. Il fournit avec subtilité un confort de suspension (malgré les roues de 21 pouces de notre modèle d'essai) et une excellente tenue de route, même si le Kia se révèle encore plus précis. La sensation d'être au volant d'un engin imposant et massif est palpable, mais pas dans le mauvais sens du terme. Pourtant, si l'on regarde le poids mesuré, ce Volkswagen est bel et bien le plus lourd de tous avec pas moins de 2 160 kg relevés. Pour autant, cela n'est pas vraiment plus perceptible à son volant qu'à celui de ses rivaux. Les performances, bien que largement suffisantes pour une utilisation quotidienne, marquent toutefois légèrement le pas face aux autres. Mais il faut admettre qu'un 0 à 100 km/h établi en 8,9 s satisfait le plus grand nombre. Le choix d'une propulsion évite par ailleurs les perturbations et remontées de couple

À LA LOUPE

Le levier de vitesses est certes bien placé près du volant, mais son maniement demande une certaine habileté. En revanche, pas de palettes pour la régénération, il faut se contenter d'une position "Brake" peu efficace.



dont peuvent être victimes les Nissan et Volvo. Dommage en revanche de ne pas disposer de palettes au volant pour gérer la régénération au freinage – seule une fonction "Brake" est proposée sur le levier de vitesses. Finalement, le

compromis subtilement créé par l'ID.4 lui permet même de prendre la tête au chapitre "Sur la route", bien que l'écart avec le Kia soit tenu.

VIE À BORD Aussi surprenant que cela puisse paraître, l'ID.4 s'avère sur ce point en dessous de ses concurrents. Même si l'habitacle, très lumineux, dégage une belle impression d'espace, la présentation pâche. Certains plastiques déçoivent à ce niveau de gamme, surtout si l'on considère le logo sur la calandre. En revanche, bien que le "tout-tactile" de la planche de bord puisse encore en perturber certains, il faut reconnaître que l'écran, avec des menus toujours longs à appréhender avant de pouvoir quitter la route des yeux, propose une meilleure fluidité qu'à auparavant. L'habitabilité est excellente rapportée à la corpulence du véhicule, et les passagers restent bien installés, même les grands gabarits. À l'avant, les occupants disposent en

L'avis d'Arthur Matal

L'ID.4 n'est pas passionnant, mais il fait tout bien ! Encore un petit effort sur l'autonomie.

55%
Quotient
Emotionnel

Si les plastiques déçoivent, la fluidité de l'écran tactile est en progrès, et les instruments sont bien lisibles.



- ➊ Vaste, l'espace dévolu aux passagers arrière permet de voyager à trois sans peine.
- ➋ Le coffre est généreux, et ses formes régulières facilitent les chargements, tout comme le seuil, assez bas.
- ➌ Ce petit écran reste très lisible quelle que soit la luminosité extérieure.



L'ID.4 repose sur la même plateforme que l'Enyaq, et il est pourtant plus confortable et agréable à conduire que le tchèque.

prime de très agréables accoudoirs qui permettent à l'envi de se détendre ou encore de se caler, sur route sinuuse, par exemple. Pour couronner le tout, l'ID.4 bénéficie d'un grand coffre et surtout aux formes régulières. Il ne lui manque finalement qu'une touche de raffinement supplémentaire à l'intérieur.

BUDGET Attention aux tarifs proposés par les cousins du groupe Volkswagen. Si les prix d'appel paraissent avantageux, il faut tout de même recourir à quelques options, notamment pour profiter de la conduite autonome (3 000 €). Mais cette dernière est très bien calibrée, avec

des actions douces et précises. En consommations, l'ID.4 se montre logiquement à peine moins frugal que le Skoda équipé du même ensemble moteur-batterie. Avec 19,2 kWh aux 100 km, il fait partie des bons élèves de la catégorie – seul l'Ariya fait mieux. Mais les progrès permanents des batteries, de leur gestion et des mises à jour sont un bon signe pour l'avenir proche. Rapidement, les véhicules électriques "grand public" devraient proposer des autonomies enfin respectables. Et il n'en reste pas moins qu'en ajustant ses tarifs, Volkswagen place au mieux son ID.4 face à la concurrence et s'assure le bonus de 2 000 €.

Le bilan 
 L'ID.4 optimise tous les compartiments du jeu pour offrir la copie la plus cohérente de nos 5 protagonistes. Son autonomie n'est pas la meilleure, mais son confort, son comportement routier plaisant et ses tarifs étudiés lui permettent de l'emporter.



RAPIDEMENT, LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES "GRAND PUBLIC" DEVRAIENT PROPOSER DES AUTONOMIES ENFIN RESPECTABLES 

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

	Volkswagen ID.4	Kia EV6	Skoda Enyaq	Nissan Ariya	Volvo C40
Moteur/Transmission					
Puissance maxi	204 ch	229 ch	204 ch	242 ch	231 ch
Couple maxi	310 Nm	350 Nm	310 Nm	300 Nm	330 Nm
Type	électrique synchrone à aimants permanents	électrique synchrone à aimants permanents	électrique synchrone à aimants permanents	électrique synchrone à stimulation externe	électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	5 CV	4 CV	5 CV	3 CV	6 CV
Transmission	aux roues arrière	aux roues arrière	aux roues arrière	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur	réducteur	réducteur	réducteur	réducteur
Batterie/capacité nette (brute)	77 (82) kWh	77,4 (85,2) kWh	77 (82) kWh	87 (91) kWh	67 (69) kWh
Châssis					
Diamètre de braquage	11 m	12,2 m	11 m	11,6 m	11,8 m
Pneumatiques AV-AR	235/45-255/40 R 21	235/55 R 19	235/45-255/40 R 21	235/55 R 19	235/45-255/40 R 20
Dimensions/poids					
L/l/h/empattement	4,58/1,85/1,64/2,77 m	4,68/1,88/1,55/2,90 m	4,65/1,88/1,61/2,77 m	4,60/1,85/1,66/2,78 m	4,43/1,87/1,66/2,71 m
Poids/tractable freiné	2160/1000 kg	2004/1600 kg	2145/1000 kg	2100/750 kg	2001/1500 kg
Performances					
1000 m d.a.	30,8 s	29,3 s	30,8 s	30,0 s	29,8 s
0 à 100 km/h	8,9 s	8,1 s	9,1 s	8,8 s	8,3 s
90 à 130 km/h en Drive	7,6 s	6,0 s	7,4 s	5,8 s	6,2 s
Vitesse maxi	161 km/h	190 km/h	161 km/h	167 km/h	163 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/65 m	10/32/64 m	11/32/65 m	10/32/66 m	10/33/70 m
Habitabilité/Coffre					
Longueur aux jambes AR	32 cm	36 cm	32 cm	29 cm	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	151/148 cm	152/146 cm	152/148 cm	152/145 cm	146/143 cm
Volume de coffre	565 dm ³	490 + 45 dm ³ (AV)	588 dm ³	547 dm ³	479 + 37 dm ³ (AV)
Niveau sonore					
À 90/130 km/h	64,0/68,2 dB	63,2/67,2 dB	63,7/68,3 dB	63,4/67,7 dB	64,6/68,1 dB

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



LE BUDGET	Volkswagen ID.4	Kia EV6	Skoda Enyaq	Nissan Ariya	Volvo C40
Prix	58 500 €	55 790 €	51 820 €	58 900 €	55 400 €
Bonus écologique (CO ₂)	2 000 € (0 g/km)	2 000 € (0 g/km)	2 000 € (0 g/km)	2 000 € (0 g/km)	2 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	54 480 €	57 240 €	56 445 €	61 200 € ⁽²⁾	55 060 €
Garantie	2 ans, km illimité	7 ans ou 150 000 km	2 ans, km illimité	3 ans ou 100 000 km	3 ans ou 100 000 km

(1) Bonus et options inclus. (2) Le prix avec options supprime le bonus de 2 000 €.

Équipements communs

Accès mains libres, aide au démarrage en côte, 6 airbags, Bluetooth, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, instrumentation de bord numérique, jantes en alliage, régul./limit. de vitesse adaptatif, rétros électriques, syst. multimédia avec écran tactile/GPS/prises USB/syst. audio, vitres électriques, volant cuir.

Options

Affichage tête haute	1 700 € ⁽³⁾	Série	2 360 € ⁽⁴⁾	Série	Non
Câble rech. secteur/type 2	Série/Série	Série/Série	Série/Série	Série/Série	Série/Série
Conduite semi-automatique	3 000 €	1 100 €	Série	Série	Série
Hayon motorisé mains libres	Non	Série	Série	Série	Série
Peinture métallisée	700 €	650 €	635 €	800 €	1 000 €
Phares adaptatifs	2 150 €	Série	Série	Série	Série
Pompe à chaleur	1 150 €	1 400 €	1 050 €	Série	Série
Selleerie cuir	Non	Série (synthétique)	Série	Série	Non
Sièges avant chauffants	Série	Série	Série	Série	Série
Syst. audio haut de gamme	1 700 € ⁽³⁾	Série	2 360 € ⁽⁴⁾	Série	Série
Toit panoramique/ouvrant	Non/Non	1 300 €/Non	1 010 €	Série/Série	Non/Non

(3) et (4) Options groupées dans les packs.

Consommations

Moyenne	19,2 kWh/100 km	20,2 kWh/100 km	18,8 kWh/100 km	18,5 kWh/100 km	19,4 kWh/100 km
Autonomie moyenne	401 km	391 km	412 km	481 km	364 km
Ville/route/autoroute	409/427/368 km	439/425/310 km	407/450/379 km	491/568/384 km	403/408/283 km
Chargeur AC/DC	11/135 kW	11/239 kW	11/135 kW	7,4 ⁽⁶⁾ /130 kW	11/150 kW
Temps de charge secteur/7,4/11,0 kW	58 h/11 h 30/7 h 30	39 h ⁽⁵⁾ /13 h 30/9 h	58 h/11 h 30/7 h 30	41 h ⁽⁷⁾ /14 h ⁽⁸⁾	33 h/11 h/7 h

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

CLASSEMENT GÉNÉRAL

	1 ^{er} Volkswagen ID.4	2 ^{er} Kia EV6	3 ^{er} Skoda Enyaq	4 ^{er} Nissan Ariya	5 ^{er} Volvo C40
Sur la route	1 ^{er}	2 ^{er}	3 ^{er}	3 ^{er}	5 ^{er}
Vie à bord	3 ^{er}	1 ^{er}	3 ^{er}	2 ^{er}	5 ^{er}
Budget	2 ^{er} ex æquo	4 ^{er}	2 ^{er} ex æquo	5 ^{er}	1 ^{er}

(5) Sur prise de 2 300 W. (6) 22 kWh en option (1 000 €). (7) Sur prise de 2 000 W. (8) Sur prise de 6 100 W.

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

VOLKSWAGEN ID.4

Malgré une 4^{er} place qui pourrait paraître décevante, l'Ariya ne rate pas son entrée. Dans les faits, les prestations de nos protagonistes sont très proches, et le Nissan brille même en autonomie grâce à son importante batterie. Nous lui reprocherons juste la passivité de son châssis, mais son habitacle, tiré à quatre épingle, est particulièrement

chaleureux. Le Kia EV6 est aussi une bonne surprise à la faveur de son comportement réjouissant, mais il est pénalisé par un confort "ferme". Le Volvo, avec sa petite batterie, peine comparé à ses rivaux, comme la doublette Volkswagen-Skoda, qui profite d'un bon compromis entre prestations et prix. L'ID.4 a l'art en tout cas de maîtriser les concessions.



Volkswagen ID.4
204 ch/82 kWh Pro Performance



Nissan Ariya
242 ch/87 kWh Evolve

POUR UNE POIGNÉE DE WATTS...

Avec 245 ch sous le capot, l'Audi A3 TFSI e se présente comme la sportive à la fibre écolo de la famille A3 ! L'est-elle réellement ? Verdict.

Par Mélina Priam Photos Yann Lefebvre

PAS PRESSÉE

Si le moteur électrique gagne en puissance par l'effet d'un tour de magie électrique par rapport à l'A3 40 TFSI e, la batterie affiche, elle, une capacité utile identique de 10,4 kWh, ce qui désormais n'impressionne plus – celle de la nouvelle Mercedes GLC 400 e est de 31,2 kWh. Pour autant, la 45 TFSI e ne tire pas trop sur sa pile et assure une autonomie électrique inchangée, légèrement supérieure à 40 km selon notre constat : correct ! C'est le chargeur embarqué qui est un peu faible ; il n'est "que" de 2,9 kW. Il faut donc près de huit heures pour "faire le plein" sur secteur...

L'avis de Mélina Priam



Une bonne compagnie de route et de ville grâce au mode EV. Mais d'une Audi, j'attends un autre agrément !



60%
Quotient
Emotionnel

UN MODE POUR CHAQUE USAGE

Les A3 TFSI e proposent bien sûr divers modes de conduite, mais ils diffèrent de ceux des modèles thermiques. Au démarrage, c'est l'Auto Hybrid qui s'enclenche et gère au mieux la répartition du travail entre les moteurs à combustion et électrique. Le conducteur peut, d'une pression sur le bouton idoine, actionner le mode EV et ainsi évoluer en tout-électrique : parfait en ville ! Il peut aussi sélectionner à l'écran central les modes Battery Hold pour maintenir le niveau de charge en vue d'un usage ultérieur ou Battery Charge pour recharger en roulant. Gare alors à la surconsommation temporaire.



AUDI A3 SPORTBACK 45 TFSI e 245 ch S-tronic 6 Competition

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance cumulée	245 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	250 Nm à 1500 tr/min + 330 Nm élec. ⁽²⁾
Type	4 en ligne tb ess. + 1 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 395 cm ³ / 8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. dble embrayage/6
Batterie/cap. nette (brute)	li-ion/10,4 (13) kWh

(1) Maxi : 150 ch à 5000 tr/min + 110 élec. (2) Cumulé : 400 Nm.

Châssis

Diamètre de braquage	11,1 m
Pneumatiques	225/40 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,34/1,82/1,46/2,63 m
Poids/tractable freiné	1 633/1 400 kg

Performances

1000 m d.a./0 à 100 (élec.)	27,4 (34,9) / 7,2 (12,2) s
90 à 130 km/h en D (élec.)	9,1 (11,3) s
Vitesse maxi (élec.)	232 (135) km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/65 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coude AV/AR	148/143 cm
Volume de coffre	294 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	44,9/67,1/70 dB
------------------------	-----------------

LE BUDGET

Prix	46 270 €
Bonus écologique (CO ₂)	1 000 € (31 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	60 385 €
Garantie	2 ans, km illimité ⁽⁴⁾

(3) Options et bonus compris. (4) 8 ans pour la batterie.

Équipements de série

7 airbags, clim bizona, étriers freins rouges, jantes 17 pouces, pack Sport, réglé. vit., sièges AV Sport, syst. multimédia écran tactile/GPS/USB/Android et Apple...	
---	--

Options

Accès et dém. sans clé (550 €), pack S line (1 500 €), phares Matrix LED (1 950 €), peint. métall. (900 €), régl. adaptatif (710 €), sièges AV éléc. (860 €)...	
---	--

Consommations/Autonomie/Recharge

Moyenne	6,8 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,1 / 6,4 / 6,8 l/100 km
Autonomie (élec.)/réservoir	588 (42) km/40 l
Chargeur embarqué	2,9 kW
Tps de ch. secteur/wallbox	7 h 30/3 h 50

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



245 ch, un label Competition, ça fait saliver ! Mais cette A3 n'est pas la sportive "écolo-nomique" attendue. Elle est plaisante, mais plus sage que son look ne le laisse espérer, ses "performances" électriques sont communes et son prix explode.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PATINEUSE

245 ch sur le train avant, c'est parfois lourd à digérer ! Généralement, à ce niveau de puissance, Audi ne s'embarrasse pas : c'est transmission Quattro ou rien, comme sur les A3 40 TFSI ou TDI de 190 ch et 200 ch. Mais les "e" n'ont pas cet honneur. Cela dit, le Quattro surchargerait encore la miss ! Résultat : lorsque l'A3 45 TFSI e dispose de sa pleine puissance thermique et électrique, mieux vaut doser son enthousiasme sur la pédale de droite au risque de faire cirer les gommes au feu vert ou de sous-virer en sortie de virage. Batterie vide, quand le 1.4 TFSI de 150 ch travaille alors seul, le problème ne se pose plus.



PLUS CE QUE C'ÉTAIT

Au premier regard, c'est platteur : le Virtual Cockpit fait son effet (à condition de remettre 245 € dans le commerce pour la version Plus !); l'ergonomie des commandes reste bien pensée et fonctionnelle, même si beaucoup d'entre elles s'opèrent depuis l'écran tactile. Non, ce qui chagrine, ce sont certains plastiques durs comme ceux des contre-portes ou l'insert devant le passager avant. Surtout quand on a signé un chèque de 60 000 € (prix de "notre" A3). L'époque où les Audi justifiaient leur prétention tarifaire par un chic et une finition au-dessus du lot est révolue.



81 € DU KW

Soit 6 600 € de plus que l'A3 40 TFSI e de 204 ch : c'est le surcoût que réclame cette A3 45 TFSI e de 245 ch. Ce n'est pas rien, même si la livrée Competition (seule possible avec cette motorisation) apporte de menus équipements supplémentaires.

C'est d'autant plus cher que cette 45 TFSI e n'affiche pas vraiment un tempérament sportif. Tant au niveau de l'agrément mécanique qu'à celui du comportement routier. Heureusement, elle n'est pas plus "énergivore", quelle que soit l'énergie consommée.



LE SUV ÉLEC QUI CARBURE AU SANS-

Pour réussir son retour, le plus familial et tout-terrain des SUV Nissan ressort les muscles.

Il entend résoudre la quadrature du cercle grâce à son étonnant cocktail hybride non rechargeable. Coup de bluff ou coup de génie ?

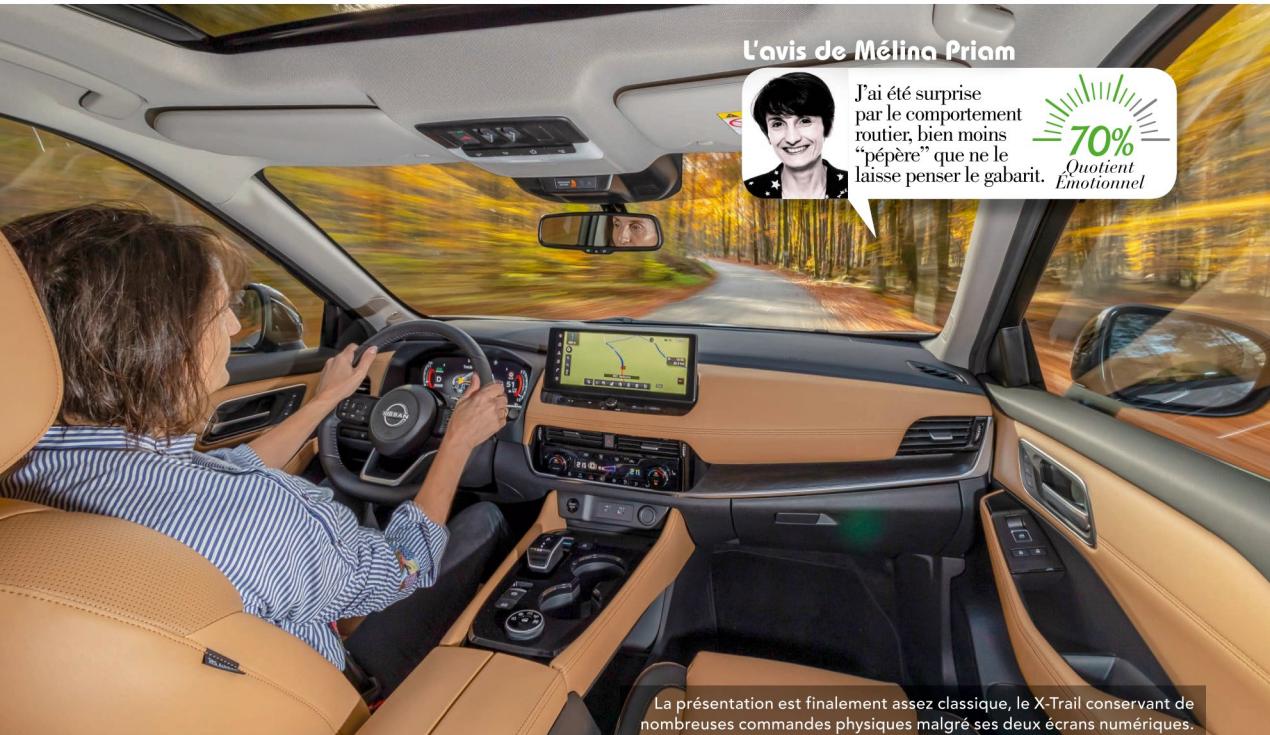
Par Mélina Priam Photos Adrien Cortesi



TRIQUE

-PLOMB





L'avis de Mélina Priam



J'ai été surprise par le comportement routier, bien moins "pétant" que ne le laisse penser le gabarit.



La présentation est finalement assez classique, le X-Trail conservant de nombreuses commandes physiques malgré ses deux écrans numériques.

Sur certains marchés, américains notamment, la star Nissan, c'est lui ! Il était là avant ! Avant ses benjamins Qashqai et Juke. Avant nombre de SUV et crossovers qui trustent désormais le Top 10 des ventes chez nous. Pour autant, il n'a jamais vraiment voulu quitter la scène de la vieille Europe. Né 4x4 pur et dur, il s'est au fil des trois générations précédentes réinventé en s'allongeant, en jouant la carte familiale et même en se déclinant en "simple" deux roues motrices. Alors, ce n'est pas aujourd'hui qu'il va renoncer. Au contraire, ce quatrième de la lignée revient par la grande porte, celle à la mode, celle de l'électrification ! Électrifié ne veut pas dire électrique. Ça, c'est le job de l'Ariya et des deux futurs modèles électriques (un petit SUV et une urbaine) que Nissan lancera d'ici à 2026. Et l'hybride rechargeable, *a priori*, le constructeur japonais y croit moyen : "Le monde n'est pas prêt pour le tout-électrique et beaucoup de gens n'ont pas encore accès aux bornes de recharge. L-e-Power est une solution de transition d'ici à 2030", justifie Nicolas Tschann, le directeur de la gamme Crossover. Derrière

MALGRÉ SES PRESQUE 2 TONNES SUR LA BALANCE, LE X-TRAIL N'EST PAS SI PATAUD QUE CELA SUR LES ROUTES SINUÉUSES •••

l'appellation se cache un ensemble hybride non rechargeable qui associe donc une mécanique thermique à un, ou deux dans le cas des versions e-4orce, moteur(s) électrique(s) et à une petite batterie qui s'auto-recharge en roulant. En somme, l'hybride de Toyota et Honda. À la nuance près que chez Nissan, contrairement à ses rivaux, l'hybride est plus électrique que thermique. Comprenez que c'est le(s) moteur(s) électrique(s) qui entraîne(nt) les roues.

Aussi novateur soit-il grâce à son taux de compression variable, le 1,5 l de 158 ch, repris du Qashqai e-Power, est relégué au rang de... chargeur. Sa mission consiste à alimenter la batterie qui fournit l'énergie au moteur électrique. L'intérêt ? En théorie, profiter des atouts de l'électrique tel le silence de fonctionnement, sans l'inconvénient d'avoir un fil à la patte. Et une consommation moindre. Certes, le X-Trail brûle un carburant fossile. Mais à l'heure de la

flambée des prix toutes énergies confondues, le SP95 pourrait reprendre la main sur l'électricité si les valeurs annoncées (6,3 à 6,7 l/100 km, voire 5,8 à 6,2 l/100 km pour les modèles e-Power de 204 ch) se confirment. Autant l'avouer tout de suite, nous n'avons pas vu ces valeurs flatteuses pour un SUV de près de 2 t s'afficher à l'ordinateur de bord. Mais notre parcours d'essai sur les routes de montagne slovènes était exigeant. Et le 7,1 l/100 km relevé à l'écran, sans impressionner, est encourageant.

À la conduite, le X-Trail distille en effet des sensations qui ne sont pas sans rappeler un SUV électrique.

Le 1,5 l, bien isolé, se montre particulièrement discret... jusqu'au moment où le conducteur sollicite davantage la mécanique. Pour répondre à la demande, il s'affole dans les tours et génère un effet de patinage comme s'il était secondé



❶ L'écran d'instrumentation n'est pas aussi paramétrable que d'autres mais affiche de multiples informations. ❷ L'aide au stationnement et la caméra à 360° sont de série sur les finitions supérieures. ❸ Sur la console centrale flottante, le sélecteur de position et la molette des modes de conduite. Le mode e-pedal permet de pousser la régénération d'énergie au freinage jusqu'à 0,2 G.



❸



Pour une fois, le nouveau modèle n'est pas plus long que l'ancien. Ce X-Trail rend 10 mm à son prédecesseur.



par une boîte CVT, ce qui n'est pas le cas, la transmission de la puissance électrique étant assurée par un réducteur. Rien de rédhibitoire néanmoins; le phénomène, nettement moins présent que sur les productions Toyota, ne nuit pas à l'excès à l'agrément de conduite, pour peu que le conducteur considère que les priorités du X-Trail ne sont pas les performances ni le dynamisme, mais le confort et la douceur de conduite. Là, banco! Mais n'attendez pas d'effet "coup de pied aux fesses" à l'accélération façon SUV électrique. Même sur "notre" version d'essai e-4orce, dotée de deux moteurs électriques (204 et 135 ch), un par essieu, pour garantir une pseudo-transmission intégrale. En effet, si les quatre roues sont bien motrices, il n'y a pas d'arbre de transmission, donc pas de transfert de couple entre les essieux comme sur les 4x4 traditionnels. Et les puissances ne s'additionnent pas, les deux moteurs ne fonctionnant jamais à pleine charge ensemble. Au maximum, le X-Trail dispose de 213 ch. Un peu court pour jouer les dragsters mais suffisant pour assurer un rôle de SUV familial. Et pour autant, malgré une masse importante qui le pénalise d'ailleurs d'un malus au poids, le X-Trail révèle un comportement routier étonnamment équilibré, presque agile pour le genre, tout en ➔





Malgré ses éléments de carrosserie (portes, capot...) en aluminium et un hayon en matière composite, le X-Trail n'est pas un poids plume. D'ailleurs, il est soumis au malus au poids.

réalisant un bon travail de suspensions. Grâce à ce système e-4orce, qui gère la distribution de la puissance sur chaque essieu et chaque roue, il se montre peu sensible au roulis, pas plus qu'aux transferts de masse d'avant en arrière. Bien servi par une direction assez précise et assurant une bonne remontée des informations de la route, il apparaît nettement moins pataud et sous-vireur que redouté, même sur routes sinuées.

L'atout du X-Trail, c'est aussi son sens de l'accueil et son esprit de famille !

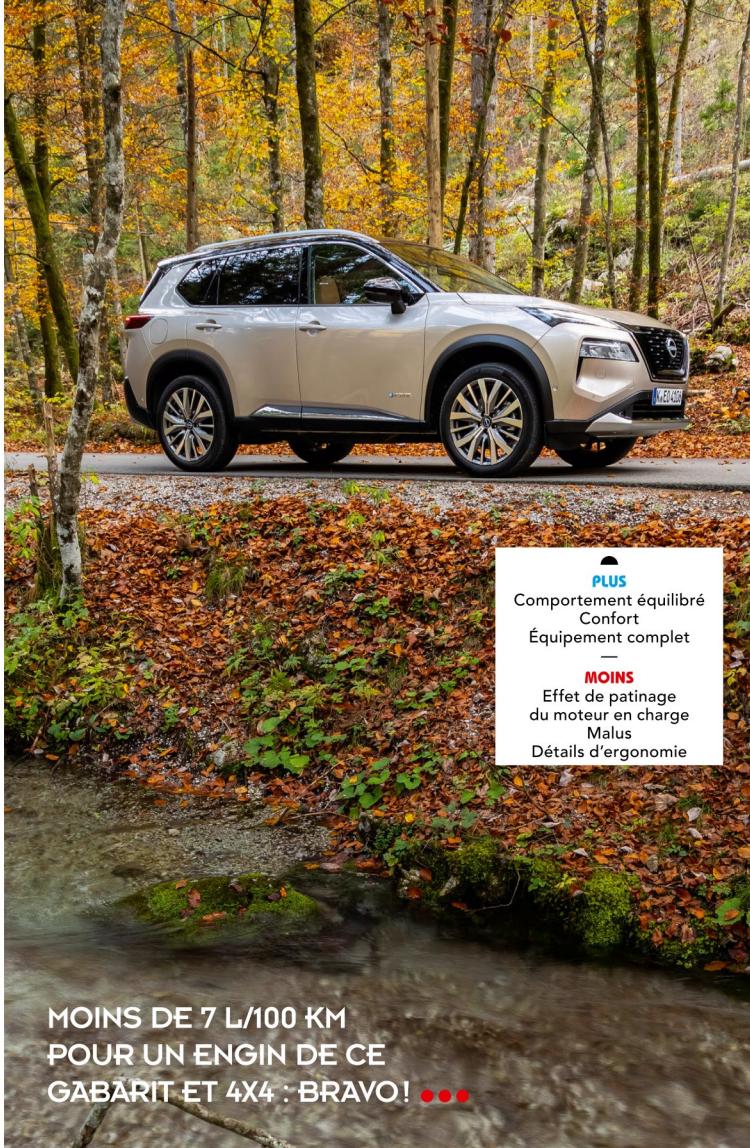
Depuis le précédent modèle, il a repris les ingénieuses idées des monospaces d'autan, à commencer par une banquette coulissante (sur 22 cm, de série à partir du troisième niveau de finition) et offre la possibilité d'ajouter deux places d'appoint dans le coffre (900 €). Malin ! Mais permettez-moi de souligner le "d'appoint" (voir photos ci-contre). Notez également que s'il soigne ses occupants, le X-Trail leur impose de réfléchir à deux fois au moment de boucler les valises. Encore plus sur les versions 7 places, dont le volume du coffre rend 90 dm³ au modèle 5 places, sièges de troisième rang rabattus. Et franchement, 485 dm³, ce n'est pas énorme



Sur le modèle 7 places, c'est un comble, mais le coffre n'est pas immense. Lorsque les sièges de troisième rang sont repliés, il présente un volume de 485 dm³ contre 575 dm³ pour un X-Trail 5 places.

pour un engin de ce gabarit. Il voit juste aussi au niveau des rangements d'appoint, nombreux mais pas bien grands. Il coche en revanche tous les codes sécuritaires et numériques du moment. L'arsenal des aides à la conduite est impressionnant et, sans être parfaites, elles fonctionnent plutôt bien. Il faut simplement les paramétrier "à sa sauce". Ce qui n'est pas toujours limpide au début. Les 2 grands écrans, dont le central est bien sûr tactile, pilotent le système multimédia ultra-complet et toutes les fonctions de bord. Pour autant, le X-Trail conserve quelques commandes classiques, pour les réglages de climatisation et pour certains raccourcis. C'est heureux car l'ergonomie des menus de l'écran n'est pas toujours évidente à appréhender. ■





**MOINS DE 7 L/100 KM
POUR UN ENGIN DE CE
GABARIT ET 4X4 : BRAVO! ●●●**



❶ Banquette coulissante reculée, on est bien loti sur la 2^e rangée. Pour embarquer deux autres personnes, il faudra concéder de la place au niveau des jambes. ❷ Sur la 3^e rangée, ces places d'appoint n'amuseront que les enfants!

**NISSAN X-TRAIL e-4orce
213 ch 7 places Tekna+**

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance cumulée	213 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	330 Nm (AV) + 195 Nm (AR) + 250 Nm à 2400 tr/mn
Type	2 électriques synchrones + 3 cylindres, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	1497 cm ³ / 8 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1
Batterie/capacité brute (utile)	lithium-ion / 2,10 (1,73) kWh

(1) Puissance maxi : 158 ch à 4 600 tr/mn (thermique) + 204 ch (élec. AV) et 135 ch (élec. AR).

Châssis

Diamètre de braquage	11,1 m
Pneumatiques	255/45 R 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,68/1,84/1,72/2,71 m
Poids/tractable freiné	1883 à 1965/1650 kg

Performances

0 à 100 km/h	7 s
Vitesse maxi	180 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre 5/7 places	485 / 120 dm ³
-----------------------------	---------------------------

LE BUDGET

Prix	56 000 €
Malus écologique (CO ₂)	400 à 1 172 € (143 à 152 g/km)
Malus poids	830 à 1 650 €
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	58 822 €
Garantie	3 ans ou 100 000 km

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

7 airbags dont 1 central, accès/dém. mains-libres, off. tête haute, AFL, Bluetooth, cam. AR, charg. induction, clim auto bizona, conduite autonome niv. 2, feux AV matriciels, décl. pluie/lum., frein. urg. auto, hayon élec., jantes alliage 20 pouces, lect. panneaux, rétrors ext. élec., sell. cuir matelassé, sièges AV élec./chauffants, toit ouvrant vitré pano, volant chauff., surveillance angle mort, syst. multimédia écran tactile 12,3 pouces/GPS/Android Auto et Apple CarPlay/USB/audio Bose...

Options

Peinture métallisée (650 à 850 €), peinture métallisée biton (1 250 à 1 450 €), 5 places (900 €).

Consommations

Mixte	6,3 à 6,7 l/100 km
Réservoir	55 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Japon

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Pas parfait mais belle surprise que ce X-Trail. Pour qui cherche un SUV 7 places assez accueillant, soucieux de ne pas trop consommer, confortable mais pas ennuyeux à mener, il a un joli jeu en main. Légère ombre au tableau : des malus écologique et au poids non négligeables.

La grande vie

Ce n'est plus un jeune premier, mais le Bentley Bentayga entend rester l'un des SUV les plus luxueux et confortables du monde. Pour cela, rien de mieux que de s'allonger de 18 cm.

Par Mélina Priam Photos Kelly Serfoss

Il paraît que la taille ne fait pas tout! C'est sans doute vrai dans certains domaines. Mais dans le petit monde des SUV de grand luxe, il semblerait que cela compte... beaucoup!

Et lorsque les technologies en tout genre s'accélèrent, les années aussi comptent. Présenté au Salon de Francfort en 2015, le Bentley Bentayga n'est plus tout jeune. Il n'entend pas pour autant céder sa place dans ce cercle fermé. Alors quand le roi des SUV, le Range Rover, se renouvelle et ose, en prime, jouer la surenchère de luxe et de gabarit (5,25 m pour la version longue), son compatriote n'a d'autre choix que de répliquer. Tant pis si à Crewe personne n'a pris le temps de lui trouver un plus joli petit nom qu'"EWB". Va pour "Extended Wheelbase", même si la traduction, pour explicite qu'elle soit, manque cruellement de classe et de charme; "empattement long" fera l'affaire.

Ce qui compte, ce sont ces fameux 18 cm de plus qui permettent au Bentayga de (re)devenir l'un des plus grands.

5,31 m de long, 2 m de large, voire 2,22 m rétroviseurs déployés, et donc 3,18 m d'empattement, cela vous pose un SUV, tout de même. Pourtant, lors de notre essai, sur les larges routes de l'Est canadien, nous avons croisé plus gros encore. Si notre premier contact avec l'engin avait eu lieu chez nous, nul doute que j'aurais écrit qu'il n'a pas sa place sur nos routes. Mais au Canada, j'avoue, sa maniabilité m'a surprise. Tout est question de proportions! Le Bentayga peut quand même remercier les ingénieurs de lui avoir collé des roues arrière directrices. Ce dispositif est quasi devenu l'accessoire "mode ➔





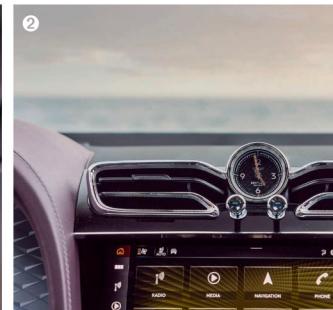
indispensable" de la catégorie, auquel le SUV britannique se plie volontiers. Elles lui permettent d'abaisser son diamètre de braquage à 11,8 m : pas mal pour un gabarit pareil !

À bord aussi, cet "EWB" voit la vie en grand. Les centimètres gagnés à l'extérieur ne le sont pas pour rien à l'intérieur.

Nous ne parlons pas là du coffre qui, lui, semble (presque) ridiculement petit : les moins de 400 dm³ annoncés par Bentley *himself* passent presque pour de l'humour britannique. Mais dans le milieu, là n'est pas la question. Ici, toute l'attention est portée sur le confort des passagers, de préférence ceux assis à l'arrière. Cette version EWB inaugure ainsi des sièges dits "Airline", lesquels, avec leurs 22 possibilités de réglage, des modes Relax ou Business, des appuie-tête aussi moelleux que les oreillers d'un 5 étoiles, poussent l'art d'être passager et de se faire conduire à son paroxysme. Ils intègrent même une technologie de climatisation automatique qui va jusqu'à mesurer la température corporelle du voyageur (via des capteurs dans le dossier), mais également le taux d'humidité de l'habitacle, pour appliquer les meilleurs réglages possibles. Naturellement, cela s'ajoute aux fonctions de chauffage, ventilation, massage et d'ajustement postural ! De plus, Bentley pousse le souci du détail en modifiant la console cen-

trale avant pour garder une ergonomie parfaite de la zone arrière et en reculant le toit ouvrant de... – vous êtes assis ? – 12,5 cm, de manière à optimiser la luminosité de l'espace. Si comme moi vous trouvez que cela vire (un peu) à l'obsession, il faut reconnaître que c'est à l'aune de ces ultimes petites choses que se creuse la différence et que la magie opère. Voyager en Bentayga reste un luxe démesuré.

En conséquence, il est presque inutile de préciser qu'à l'inverse, performances, agilité et comportement routier extrêmement rigoureux ne sont pas les priorités du Bentley. Il n'a pas le physique pour cela et il a bien compris que, désormais, ce créneau revenait aux marques sportives qui elles aussi se sont mises au SUV. Reste qu'avec un V8 de 550 ch, seul moteur associé à cette carrosserie longue, le Bentayga ne manque pas de répondant. En attestent les



Le nouveau siège Airline joue la surenchère de réglages et de dispositifs pour offrir toujours plus de confort. C'est clairement la meilleure place.

EN S'ALLONGEANT DE 18 CM, LE BENTAYGA PROUVE QU'HABITABILITÉ, CONFORT ET BIEN-ÊTRE SONT SA PRIORITÉ ...





Les connaisseurs reconnaîtront certaines commandes Audi, mais les matériaux sont d'un raffinement inouï et la finition conserve le chic d'un artisanat d'exception.

PLUS
● Bien sûr, les sièges arrière profitent de tous les dispositifs de confort possibles : réglages électriques, chauffage, ventilation et il faut bien un écran tactile pour accéder aux différentes fonctions.
● C'est par de subtils détails que les voitures d'exception se distinguent. L'horloge Bentley et, peut-être plus encore, les tirettes chromées pour ajuster les aérateurs en sont de magnifiques illustrations.

PLUS
Confort exceptionnel
Agrément mécanique
Luxe à bord

MOINS
Tarif et malus
Comportement pataud
En fin de carrière



moins de 5 s pour atteindre 100 km/h.

Au dixième de seconde gagné face au chronomètre, il privilégie clairement le confort et l'agrément mécanique. Un exemple parmi d'autres pour illustrer le propos : le mode Sport des réglages de conduite n'a aucun intérêt si ce n'est celui de dégrader le travail des suspensions. En revanche, le Bentayga fait tout ce qu'il faut pour soigner l'acoustique : il réussit à la fois à isoler ses occupants du monde extérieur et à laisser le feulement rauque du V8 s'inviter à bord. Ce parti pris est somme toute des plus cohérents pour un engin qui dépasse les 2,5 t. Une masse qui s'oublie pourtant assez facilement, tant que le conducteur adopte une conduite empreinte d'un certain flegme *so British*, mais qui se rappelle à ses bons souvenirs au freinage ou s'il lui prend l'envie de mener la voiture comme un petit coupé sportif sur une route de montagne. Arrivé à ce stade, il conviendrait de discuter prix et consommation de carburant. Ce serait déplacé, presque vulgaire, et cela gâcherait le plaisir. D'ailleurs, Bentley n'en parle pas ou si peu. Tout juste nous a-t-on avoué qu'en Allemagne, un Bentayga EWB First Edition serait facturé 225 882 € avant... taxes, et que les sièges Airline friseraient les 10 000 €. À ces sommes, il conviendra d'ajouter les pourboires : options en tout genre pour Bentley et malus écolo pour l'État. Plus quelques piécettes pour les pétroliers : lors de notre essai, l'ordinateur de bord indiquait une moyenne de plus ou moins 15 l/100 km. Tout est question de proportions, je vous dis ! ■

BENTLEY BENTAYGA EWB

550 ch First Edition

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	550 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	770 Nm à 2000 tr/mn
Type	V8 biturbo, essence
Cylindrée / puissance fiscale	3 996 cm ³ /NC
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	11,8 m
Pneumatiques	285/45 R 21

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	5,31/2/1,74/3,18 m
Poids/tractable freiné	2514 kg/3500 kg

Performances

0 à 100 km/h	4,6 s
Vitesse maxi	290 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	392 dm ³ (1)
(1) En configuration 4 + 1 places. 484 dm ³ en 5 places.	

LE BUDGET

Prix	284 584 €
Malus écologique (CO ₂)	40 000 € (294 g/km)
Malus au poids	0 € (2)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	338 720 €
Garantie	2 ans, km illimité

(2) Plafond total de 40 000 € atteint par le malus écologique. (3) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès et démarreur sans clé, affichage tête haute, aide au parking AV/AR, Bluetooth, clim auto AV/AR, détecteurs pluie/luminosité, différentiel à glissement limité, instrumentation de bord numérique, jantes 21 pouces, lecture des panneaux, phares Matrix LED, réglages des modes de conduite, sellerie cuir, sièges électriques chauffants, ventilés et massants, suspension adaptative, syst. multimédia/GPS connecté/prises USB/Apple CarPlay et Android Auto/syst. audio...

Options

Configuration 4 places (3 348 €), mode tout-terrain (4 404 €), peinture métallisée et spéciale (5 766 à 32 688 €), système audio Naim (8 238 €)...

Consommation

Mixte	13 l/100 km
Réservoir	85 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Grande-Bretagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★★

18 cm de plus et des équipements luxueux n'effacent pas les années qui passent. Pour autant, avec son V8 de 550 ch, son confort et son habitacle 5 étoiles, le Bentayga est une invitation au voyage. De la préférence sur des routes à sa (dé)mesure, y compris tarifaire.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



CLEMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur

autoJournal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital



Peugeot 2008

Une 2008 hybride ?

Je suis possesseur d'une Peugeot 308 1.2 PureTech EAT6 130 ch de 2015 (40 000 km). Je suis très intéressé par le 2008 mais je ne comprends pas pourquoi Peugeot ne l'a pas sorti en hybride. Le tout-électrique ne m'attire pas tant que l'autonomie sera si faible. P.F.

La solution hybridation légère arrive chez Peugeot. En premier lieu sur les 3008 et 5008 avec un moteur électrique de 29 ch logé dans la boîte de vitesses qui devrait permettre d'abaisser le niveau de consommation du 1.2 PureTech. Il est fort probable que le 2008 profite de ce nouveau système, sans doute à l'occasion d'un prochain restylage qui pourrait intervenir en 2023.



Kia Sportage

Régulateur adaptatif peu cohérent

À quoi sert un régulateur de vitesse adaptatif et, surtout, quelle est sa cohérence ? J'ai récemment loué une Audi A3 S line et, sur autoroute, dans la file de droite, elle ralentissait systématiquement quand je me rapprochais du véhicule me précédant, bien qu'ayant tenté de régler le radar de distance au minimum... Ces régulateurs adaptatifs sont-ils déconnectables sur toutes les voitures, et si oui, faut-il avoir fait Polytechnique pour trouver dans la jungle des menus la fonction idoine ? Je redoute déjà la généralisation du futur niveau 3 de conduite autonome... G.T.

Rares sont les constructeurs à permettre de déconnecter la gestion de la distance pour ne conserver qu'un régulateur de vitesse classique. Je suis d'accord avec vous. Les régulateurs adaptatifs sont souvent à l'origine de phases de freinage non souhaitées, lorsqu'une voiture s'intercale devant vous ou à la suite d'une mauvaise lecture du radar. Quant au niveau 3 de la conduite autonome, il ne devrait être utilisable que dans des conditions bien précises d'embouteillage.



Sportage ou Model Y ?

Je roule actuellement avec un Kia Niro hybride rechargeable et souhaite changer de véhicule. Que me conseillez-vous ? Électrique ou hybride rechargeable ? Je fais environ 15 000 km par an. Je suis tenté par le Sportage ou le Tesla Model Y... C.R.

J'ai une préférence pour le Kia Sportage full hybrid ou hybride rechargeable (à condition d'effectuer des trajets quotidiens de moins de 50 km). Pour un tarif nettement inférieur à celui du Model Y, le Sportage permet de réduire sa consommation tout en conservant une réelle souplesse d'utilisation. Un sentiment personnel que me contesteraient assurément les possesseurs de Tesla, modèles qui, à ce jour, restent ce qui se fait de mieux dans le domaine du tout-électrique.

LE MAGAZINE DES ANCIENNES
QUI SONT PLUS QUE DE SIMPLES OCCASIONS

Trimestriel - octobre/décembre 2022, janvier 2023 - 7,90 €

Auto Young Plus

LE MAGAZINE DES ANCIENNES QUI SONT PLUS QUE DE SIMPLES OCCASIONS

timers

n°7

ESSAI COURSE Renault 5 Maxi Turbo

NOUVEAU

Renault CLIO RS

TESTS
Nos tests : accélération, consommation, freinage, volume de coffre...

Peugeot 206 RC

Les petites canailles

Alfa Romeo 75 Turbo

Porsche 911 Type 996

Opel Astra Coupé Turbo

Volvo 850 2.0 GTE

Lada Niva

PRATIQUE

TESTS

Les meilleures ampoules « + »

COMMENT ÇA MARCHE ?

La distribution

TUTORIEL

Réparer un feu arrière

Dossier HONDA CIVIC

6 générations à la loupe + Notre guide d'achat

→ FUTUR COLLECTOR FORD MUSTANG V

GUIDE D'ACHAT SAAB 900

NOTRE COTE

+ 9 PAGES DE PETITES ANNONCES

EN VENTE ACTUELLEMENT



CHASSEUR DE ROUILLE

La rouille, quel fléau! Pas pour Olaf DeLafon, pour qui une voiture a d'autant plus de valeur qu'elle est oxydée, rongée et trouée.

Par Guy L'Hospital Photos Benjamin Asket/Virage Agency

O

livier DeLafon de Montjalin, Olaf pour les intimes, évolue dans une autre dimension. La quatrième ou la cinquième sans doute, celle qui permet de vivre plusieurs vies en une. Assistant photographe, steward sur long-courriers puis broker fortuné, pilote d'hélicoptère, châtelain, homme de confiance de Donald Trump, candidat malheureux à la présidence de la République française, conservateur, artiste... Vous voulez en savoir plus ? Suivez-nous pour un long voyage en apesanteur...

Mains gantées de cuir perforé, casquette vissée sur le crâne et lunettes noires, Olaf porte très bien ses 75 ans. L'homme s'exprime par uppercuts, ne cache rien, assume tout. *"Je suis parti de rien. J'ai fait de l'argent dans ma vie, j'en ai perdu pas mal. J'ai toujours payé mes impôts et je ne dois rien à personne"*, avertit Olaf DeLafon, qui navigue entre Paris et la Bourgogne, où il ouvre, les beaux jours, son nouveau musée des voitures sorties de grange. Celui-ci est encore en cours d'élaboration. Sur la vingtaine de modèles exposés, moins de la moitié méritent l'appellation "sortie de grange". *"En fait, je remplace au fur et à mesure des voitures en bon état qui n'ont plus rien à faire ici par des modèles que je dégote par-ci par-là"*, précise Olaf. Et ce n'est pas simple car il faut les trouver, les déplacer sans les faire rouler. Et surtout ne pas les nettoyer ! Pour Olaf, c'est primordial : *"C'est l'histoire qui va avec qui m'intéresse, je ne veux pas faire de la mise en scène. Je veux pouvoir exposer chaque voiture telle que je l'ai trouvée avec son passé qui l'accompagne."* D'ici à quelques jours, il prévoit d'aller récupérer une Cadillac rose et une vieille Oldsmobile Cutlass recouverte de lichen et de ronces. *"Je vais y aller avec un sécateur pour couper les ronces et rapporter la voiture sur le plateau, accroché à ma CX break. C'est ce qui me plaît, sillonnner le pays et dégoter des perles rares."*



Achetée neuve par un étudiant en médecine, cette Ariane a été modifiée pour résister à un road-trip qui la mena jusqu'à Karachi.



Doyenne du musée, cette Rosengart de 1934 est restée cinquante-sept ans dans une grange de Haute-Savoie.





La voiture doit rester dans son jus. Même l'habitacle ne doit surtout pas être dé poussiétré.

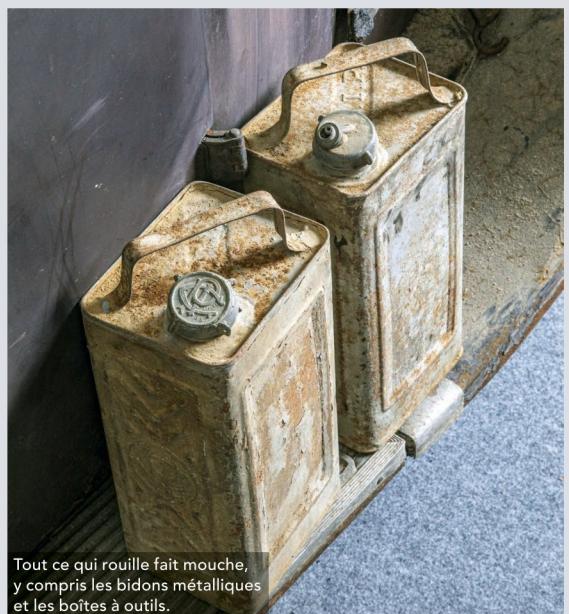


Au premier plan, cette Aronde a été dénichée près d'Autun, dans le département de la Saône-et-Loire. Juste derrière, la Fiat 124 Sport, en bon état, sera bientôt remplacée par une voiture sortie de grange.

Olivier DeLafon a aussi un faible pour les plaques d'immatriculation. Il connaît par cœur les numéros des modèles les plus emblématiques qu'il a eus en sa possession.



Bien sûr, comme tous les collectionneurs, il rêve de tomber sur un numéro de série digne d'un résultat de loto, mais ce n'est pas une priorité. Il alloue de petits budgets à ses achats pour que cela permette au musée de fonctionner le plus simplement du monde. Car Olaf n'est pas toujours là pour accueillir les visiteurs. Lorsqu'il s'absente, il laisse un panier à l'accueil pour que chacun prenne lui-même son ticket d'entrée et verse directement la somme d'argent dans une petite boîte. Le visiteur peut alors passer des heures dans cette longue salle où trône un panaché de modèles assez hétéroclites. Peugeot 203 de 1958, Jaguar XJ6 de 1968, Rosengart de 1934, Aronde de 1955, Ariane de 1963 ou encore ce qu'il reste d'une pauvre ID 19 de 1960... De pures sorties de grange qui côtoient quelques Austin-Healey, Autobianchi Lutèce et Mercedes 220 SE restaurées et en bon état. Accrochés au mur, l'ensemble des panneaux d'identification des quelque 227 voitures qu'Olaf a possédées ou exposées dans son musée.



Tout ce qui rouille fait mouche, y compris les bidons métalliques et les boîtes à outils.



**Derrière les voitures,
l'histoire d'Olaf,
ses réussites, ses
échecs et même son
parcours politique.**



MATTHIEU LAMOURE, DIRECTEUR D'ARTCURIAL MOTORCARS "IL Y A UN AVANT ET UN APRÈS-BAILLON"

En 2015, la mise en vente de la collection Baillon et de ses 59 perles oxydées a battu tous les records, permettant de récolter plus de 25 millions d'euros. C'est un élément déclencheur pour les ventes de voitures sorties de grange, selon Matthieu Lamoure. "Il y a une dimension philosophique dans tout cela, explique-t-il, avec de la matière recouverte d'histoire, un peu comme les objets que l'on a repêchés du Titanic." Même lorsqu'il s'agit d'une voiture populaire, comme une Dauphine, une Ami 6

ou une 4L, la magie de la découverte et de ce qui se cache derrière opère chaque fois. Pour le directeur d'Artcurial, "c'est l'histoire de l'objet qui en fait sa valeur. Dans nos ventes aux enchères, c'est ce que nous mettons en avant. On vend l'objet évidemment, mais on vend surtout l'histoire". Certains collectionneurs ne les restaurent jamais, comme le milliardaire américain Ralph Mullin, qui expose telle quelle dans son musée la "Dame du Lac", une Bugatti Brescia repêchée d'un lac.

Car, dans une autre vie, Olaf a tout exposé. Et notamment des voitures de chefs d'État. Il y a d'ailleurs un lien étroit entre les deux expositions que détaille le conservateur : "Le musée des voitures de chefs d'État a connu une belle audience. Il faut dire que j'ai eu les voitures de Kennedy, d'Eisenhower, de Brejnev, de Honecker et pas moins de 8 voitures de de Gaulle. Moi, je ne suis pas timide, donc j'avais écrit à tous les chefs d'État. Et c'est comme cela que j'ai pu récupérer pas mal de modèles. Parmi ceux-ci, il y avait la voiture du président du Gabon, que j'avais laissée dans l'état où je l'avais trouvée. Toutes les autres étaient parfaitement lustrées. Alors, les gens me demandaient toujours pourquoi cette voiture était toute poussiéreuse. Je leur répondais que c'était pour qu'ils me parlent... et c'est comme cela que m'est venue l'idée d'un musée des voitures sorties de grange."

TOUCHE-À-TOUT

Olaf DeLafon s'ennuie vite et passe rapidement à un nouveau projet. C'est un peu le fil conducteur de sa vie. À 24 ans, alors steward sur long-courriers, il parcourt le monde. Dans un avion, un passager l'invite à se lancer en Bourse. Il apprend le métier, entre à la Bourse de Paris mais rêve de Wall Street. À peine marié, il s'installe à Los Angeles, devient un trader reconnu, frime en Cadillac décapotable sur Pacific Highway. Mais, assez vite, sa terre natale le rappelle. Avec son épouse, ils achètent ce qu'il



Cette ID 19 est restée dans son jus : même la batterie est encore branchée.



Le chrome n'est plus qu'un lointain souvenir sur cette Vauxhall Cresta, assemblée en Nouvelle-Zélande.



Même les motocyclettes rouillent, comme cette Koehler-Escoffier, capable d'atteindre 82 km/h grâce à son 98 cm³.

90 BELLES OXYDÉES AUX ENCHÈRES

Le 20 novembre prochain, la maison Osenat mettra en vente la collection Minard, qui regroupe 80 voitures sorties de grange. Parmi celles-ci, quelques rares, comme une des 5 SM de gendarmerie jamais produites, une Panhard Dynamic, une Grégoire, une De Dion-Bouton Torpedo ou encore un camion de pompiers Delahaye, dénichés dans un ancien garage Citroën à Breteuil, près d'Amiens. La vente promet son lot de Traction, de 2CV et de DS.



Une majorité de Citroën en vente le 20 novembre près d'Amiens.

reste d'un château du XVIII^e siècle en Bourgogne. Il gagne alors beaucoup d'argent, en dépense abondamment dans la restauration et dans les voitures de collection. Il passe sa licence de pilote d'hélicoptère et virevolte entre Paris, la Bourgogne et Saint-Tropez.

En 1992, il vend sa collection de voitures de chefs d'État et se prépare à une nouvelle carrière dans la politique. Municipale, régionale et même présidentielle en 2017, aucune élection ne l'effraie. *“Je vais vous dire, avoue Olaf, en 2017, j'étais persuadé que j'allais être élu. Nous avons fait une campagne acharnée, mais nous n'avons pas pu recueillir les 500 signatures. Aujourd'hui, je me rends compte que ce n'était pas jouable. Mais à l'époque, j'y croyais.”* D'autant plus que son ami Donald Trump venait d'être élu et l'avait encouragé dans sa démarche. *“J'ai très bien connu Trump. Je sais bien que les gens ne l'aiment pas, mais c'est un personnage qui m'a beaucoup impressionné. J'ai plus appris en quelques mois avec lui que si j'avais fait le cursus complet de HEC.”* Olaf DeLafon ne regrette ni ne renie jamais rien. Au volant de sa Bentley S1, en bon état mécanique mais dont la carrosserie est totalement fanée, il attire la sympathie des passants. *“Gardez-la dans cet état, elle est splendide”,* entend-on sur la place du village. *“J'en ai d'autres, venez me voir au musée des sorties de grange”,* rétorque Olaf, qui prévoit d'organiser en avril prochain le premier *“Rallye des voitures moches”*. Fallait y penser, non ? ■

UNE FINALE À SUSPENSE

Si la F1 et le Rallye ont trouvé leurs champions avant même la fin de saison, le championnat du monde d'Endurance maintient le suspense jusqu'au bout. Les équipes de l'Alpine n° 36 et de la Toyota n° 8 abordent la dernière course de Bahreïn (qui aura lieu le 12 novembre) à égalité de points !

Par Alain Pernot

Il ne sont pas nombreux ceux qui, en début de saison, avaient parié sur la possibilité de voir l'équipage de l'Alpine mener le championnat pilotes à l'approche de la finale ! Ce scénario improbable – surtout après la contre-performance des Bleus au Mans (seulement 23^{es}) – est pourtant bien réel. Après avoir commencé la saison en fanfare avec une victoire aux 1 000 Miles de Sebring, le trio Nicolas Lapierre – Matthieu Vaxivière – André Negrão

n'a rien lâché et a saisi toutes les opportunités de prendre de gros points sur les autres manches du championnat. Deuxième à Spa, début mai, l'équipage n° 36 s'est de nouveau imposé, début juillet, aux 6 Heures de Monza, après un duel musclé avec la Toyota n° 8. Troisièmes derrière les deux Toyota intouchables à domicile, début septembre, lors des 6 Heures de Fuji, les fers de lance de l'équipe Alpine sont parvenus à se maintenir à la tête du championnat, qu'ils



partagent désormais avec le trio de la Toyota n° 8 composé de Sébastien Buemi, Brendon Hartley et Ryō Hirakawa, vainqueurs des 24 Heures du Mans. Il faut dire que cet équipage, contraint à l'abandon à Spa, compte un résultat blanc alors que les pilotes Alpine ont réussi à marquer des points à chaque course (y compris au Mans où ils ont empêché ceux attribués à la quatrième place de la catégorie Hypercar).

Dernière manche de la saison, les 8 Heures de Bahreïn promettent une course pour le moins intéressante.

Enfin, pour peu que la "balance of performance", chargée de niveler le potentiel de chaque voiture de la catégorie Hypercar, permette aux deux marques de s'exprimer en toute sportivité – ce ne fut pas toujours le cas cette saison. Bien sûr, le clan Toyota est clairement favori. Déjà parce que la Toyota GR010 Hybrid s'est globalement montrée plus performante que son adversaire cette année. Mais aussi parce que l'équipe championne du monde en titre aligne au départ deux équipages en mesure de briguer le titre (le trio Kobayashi-López-Conway compte 26 points de retard). Cela permet une certaine marge de manœuvre en matière de stratégie de course face à l'unique voiture engagée par les francs-tireurs d'Alpine. Cela dit, sur une course de huit heures, la logique n'a pas toujours le dernier mot. L'équipe Toyota a connu dans le passé suffisamment de coups du sort pour savoir que rien n'est jamais joué tant que la ligne d'arrivée n'est pas franchie. Et nul besoin de

CLEMENT MARIN



En catégorie GT, seul un point sépare Porsche et Ferrari au championnat constructeurs !

“ l'équipe Toyota a connu dans le passé suffisamment de coups du sort pour savoir que rien n'est jamais joué tant que la ligne d'arrivée n'est pas franchie. ”



Premiers leaders de la saison,
Matthieu Vaxiviere, André Negrao
et Nicolas Lapierre (de G. à D.).

remonter jusqu'aux douloureuses 24 Heures du Mans 2016, où Toyota avait manqué la victoire dans le dernier tour, pour en avoir la confirmation. Pas plus tard qu'en mai de cette année, à Spa donc, lors de la deuxième manche du championnat, la Toyota n° 8 a été stoppée

net dans son élan dès la deuxième heure de course. Au Bahreïn, une telle défaillance serait fatale aux ambitions de ses pilotes. Pour ce qui est du titre des constructeurs, la messe est en revanche presque dite. Pour que Toyota perde sa couronne, il faudrait un scénario cataclysmique ponctué par une victoire d'Alpine et un double abandon des GR010 Hybrid. Peu probable.

Toutefois, la situation est encore très ouverte concernant l'attribution des derniers titres de champion du monde mis en jeu dans la catégorie LMGTE.

Avant la finale, l'équipage Pier Guidi – Calado (Ferrari) dispose de 11 points d'avance sur le duo Kévin Estre – Michael Christensen (Porsche). Mais c'est surtout pour le titre des constructeurs que le suspense est le plus grand :

Ferrari mène avec seulement un point d'avance sur Porsche ! Voilà qui promet un autre duel intense à Bahreïn. Et quelques coups de portière en perspective. Cette course de Bahreïn sera aussi la dernière occasion pour Peugeot Sport de se distinguer cette saison. L'équipe française a rejoint le championnat à Monza, lors de la quatrième des six manches de l'année, mais ses superbes 9X8 Hybrid n'ont pour l'instant pas été en mesure de donner la réplique à leurs concurrentes de la catégorie Hypercar. Que ce soit à Monza ou à Fuji, elles ont été confrontées à trop de problèmes techniques pour délivrer leur plein potentiel. Espérons que ces petits soucis de jeunesse auront été rectifiés pour la course de Bahreïn, où le pilote suisse Nico Müller succédera à James Rossiter aux côtés de Loïc Duval et de Gustavo Menezes sur la n° 94. ■

Entre les équipages de l'Alpine n° 36 et de la Toyota n° 8 (ici au coude-à-coude à Monza), celui qui terminera devant l'autre à Bahreïn raflera la mise.



FLORENT GOODEN / DPPI

*C'était en
avril 1972
dans L'Auto-Journal...*



EN MESURES

L/I/h :
3,80/1,56/1,31 m

Poids : 840 kg

Puissance :
75 ch DIN à 6500 tr/mn

1000 m d.a. :
34,6 s

V. max. :
159,8 km/h

Consommation
à 90 km/h :
7,15 l/100 km

La Fiat 128 Coupé adopte quatre puissants phares circulaires, un effet de style repris par de nombreux modèles concurrents, de l'Audi 100 Coupé S à l'Opel Manta...

LA FIAT 128 COUPÉ SL 1300 À L'ESSAI

Au début des années 70, avant le premier choc pétrolier, la vitesse et les performances demeurent des valeurs sûres, garantes de ventes pour les modèles sportifs. Un contexte favorable à l'éclosion de nombreux coupés plus ou moins populaires, dont cette Fiat 128 Coupé SL 1300...

Par André Costa (1972) / Thomas Riaud (2022)

Extraits...

- "C'est devenu un lieu commun que d'évoquer le dynamisme et la puissance sans cesse grandissante de Fiat et, si la sélection des marques qui subsisteront encore dans dix ans peut passer actuellement pour un jeu de société dans les milieux spécialisés, il est bien certain que le nom du constructeur italien n'est plus jamais prononcé à la forme interrogative."
- "La Fiat 128 connaît indéniablement un grand succès : après des débuts parfois hésitants sur le plan de la mise au point routière, elle vit maintenant une belle carrière et, fidèle à sa doctrine, Fiat l'a dotée d'une filiation nombreuse."

- "L'aspect général représente un compromis adroit entre deux tendances théoriquement peu conciliables. Relativement courte puisque sa longueur ne dépasse pas 3,81 m, la carrosserie parvient à afficher une allure sportive malgré une hauteur atteignant quand même 1,31 m, et quoique trapue, elle n'en offre pas moins une esthétique très acceptable."
- "Sur le modèle SL, la calandre est pourvue de quatre projecteurs dont la puissance est pleinement satisfaisante, mais les jantes sont en acier, camouflées à la manière de l'alu, ce qui, je l'avoue, me déplaît souverainement."



Le tableau de bord de ce Coupé 128 présente un agencement sportif à la "Alfa Romeo" avec ses deux compteurs circulaires placés sous une casquette, mais son équipement reste très pauvre...

// La petite banquette arrière permet au Coupé 128 d'être considéré comme un bon 2+2, avec 2 places de dépannage utilisables sur de courts trajets. //

↑ *Ses qualités*

CONSOMMATION MODÉRÉE

“En matière de consommation, nous avons noté des exigences moyennes, de 7,4 l aux 100 km à 70 km/h, tandis qu’au cours de notre essai routier, nous avons consommé 9,3 l aux 100 km.

Par rapport aux performances, ces chiffres ne sont absolument pas exagérés.”

BON FREINAGE

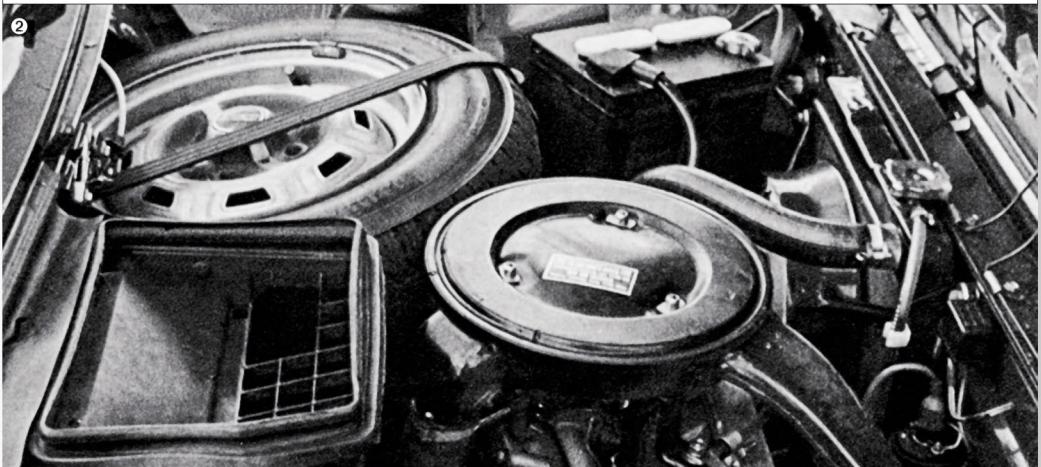
“Les freins sont sûrs et il semble que l’on puisse compter pleinement sur eux, en ce qui concerne aussi bien la puissance que l’équilibre.”

BONNE TENUE DE ROUTE

“La conduite est sûre et simple. La voiture est peu sensible au vent sur autoroute, et un bon conducteur pourra accomplir sur route sinuuse des moyennes extrêmement flatteuses.”



❶ Comme de très nombreux coupés, cette Fiat se montre habitable à l'avant mais bien plus étroite aux places arrière, à réserver à des enfants ou à des adultes de petite taille. ❷ Fiat a souvent conçu des blocs brillants, et ce 4 cylindres 1.3 à culasse en alliage léger et arbre à cames en tête ne fait pas exception : il délivre 75 ch à 6600 tr/mn.



“ C'est abuser du client que de proposer une voiture aussi pauvre à un tel prix, et ce, même si sa technique est séduisante. ”

↓ *Ses défauts*

ÉQUIPEMENT INSUFFISANT

“Le Coupé 128 m'a beaucoup déçu en matière d'équipement. Allant de surprise en surprise, j'ai constaté successivement l'absence d'un compteur journalier, d'une montre, d'un allume-cigare, d'un coffre à gants clos, les essuie-glace ne disposant que d'une seule vitesse de route et la commande d'avertisseur étant, comme en 1930, dissipée au centre du volant.”

VISIBILITÉ MÉDIOCRE VERS L'ARRIÈRE

“Le conducteur n'est guère gâté lorsqu'il se tourne vers l'arrière. Compte tenu du dessin de la carrosserie et de la présence du coffre arrière, la glace de custode ainsi que les petites glaces postérieures sont haut placées et il est difficile de se ranger avec précision.”

RÉGIME MOTEUR TRÈS ÉLEVÉ

“Cette vitesse de 159,8 km/h est acquise, sur le papier, au régime de 6500 tr/mn, mais le compte-tours du tableau de bord oscille alors autour de 7000 tr/mn avec une zone rouge débutant à 6800 tr/mn.”





❶ L'arrière haut et massif de ce coupé ne manque pas d'originalité, mais la rétrocision s'en trouve pénalisée. ❷ Les jantes en tôle sont joliment habillées pour donner l'illusion d'être en aluminium... ❸ Assez cubique, le coffre offre une contenance honorable pour ce coupé : 309 dm³ mesurés par L'AJ.



Vu d'aujourd'hui

Dans les années 70, Fiat proposait une gamme tentaculaire, faisant le grand écart avec des modèles populaires – qui ont fait sa renommée – et d'autres plus élitistes, au point de lorgner sur le marché du haut de gamme, avec par exemple la 130 Coupé. Quelle tristesse de voir aujourd'hui la situation de Fiat, qui doit sa survie exclusivement à la mythique 500 déclinée à toutes les sauces. Il serait grand temps que Fiat se ressaisisse et sorte à nouveau des modèles décalés, pertinents et abordables...

Extraits...

■ "À Montlhéry, notre 128 SL a tourné, le conducteur seul à bord, à 159,8 km/h ; elle a couvert les 400 m départ arrêté en 18,4 s et les 1000 m départ arrêté en 34,6 s, performances plus qu'honorables pour une voiture de ce style."

■ "Le moteur ne recigne absolument pas à monter en régime et, en ligne droite, il suffit de la moindre déclivité ou d'un léger vent arrière pour atteindre 7 100 voire 7 200 tr/mn au compte-tours, ce qui semblerait correspondre environ à 163 km/h."

■ "Nous avons affaire à une traction avant qui ne se préoccupe guère de cacher ses origines. Sitôt que l'on vire rapidement, elle commence à glisser de l'avant, de la manière la plus typique qui soit."

■ "Sous la pluie, j'ai pu relier Tonnerre à Châtillon-sur-Seine en 23 mn et, bien qu'il ne faille pas être dupe du caractère approximatif de ce genre de comparaison, je crois quand même qu'un tel chrono témoigne de qualités routières supérieures à la moyenne."

■ "Le coupé Fiat 128 SL est vendu un peu moins de 16 500 F. Fiat nous avait habitués jusqu'à ce jour à des prix de vente plus étudiés, même si les qualités routières de la voiture sont aptes à satisfaire une clientèle sportive."



Par Thomas Riaud

KIA SORENTO

Le Kia Sorento en est à sa 4^e génération, lancée en 2021. Ce SUV familial existe en hybride ou hybride rechargeable, en 2 ou 4 roues motrices et en 5 ou 7 places : un large choix qui pour l'instant n'a pas beaucoup de concurrence !

Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre

Le Sorento se place dans la gamme Kia au-dessus du Sportage, tout en haut de la famille des SUV. Cette 4^e génération fait l'impasse sur le diesel ou l'essence "simple" (tout du moins en France) et ne propose que deux motorisations : une *full hybrid* (non rechargeable) et une hybride rechargeable. Cette dernière évite totalement le malus écologique et se voit dispensée de malus au poids, au contraire de la version *full hybrid*, qui pâtit des deux malus mais coûte moins cher à

l'achat. La version hybride rechargeable implique la transmission intégrale : un bon point à l'heure où beaucoup de SUV se cantonnent à 2 roues motrices. Toutes les versions sauf les Sorento en finition d'entrée de gamme Motion offrent le choix entre 5 et 7 places avec un écart de 950 €, le coffre étant remarquablement logeable en configuration 5 places puisqu'il dépasse les 600 dm³ selon nos mesures. L'équipement est très complet sur les versions haut de gamme, digne

de la catégorie premium, avec laquelle le Sorento flirte vu ses tarifs en finitions hautes. Il peut aller ainsi chasser sur les terres du GLB, mais son concurrent le plus direct reste son cousin de chez Hyundai, le Santa Fe, lui aussi proposé en hybride ou hybride rechargeable. Citons également parmi les concurrents possibles le futur Renault Espace et le tout nouveau Nissan X-Trail, disponible en hybride. Dernier point et non des moindres : le Sorento, comme tous les Kia, est garanti 7 ans.

LA GAMME

Moteur/Prix	Motion	Active ❤	Design ❤	Premium	Malus écologique
Hybride 1.6 T-GDi 230 ❤	43 990 €	47 990 €	51 990 €	55 990 €	540 à 1 276 € (145 à 153 g/km de CO ₂) ⁽¹⁾
Hybride rechargeable 1.6 T-GDi 260 PHEV ❤	51 490 €	55 490 €	59 490 €	63 490 €	0 € (38 g/km de CO ₂)

(1) + 160 € de malus au poids pour la version 5 places et 580 € pour la version 7 places. Les versions PHEV sont exemptées du malus au poids. (2) Version 7 places : + 950 € (indisponible en finition Motion).





La présentation intérieure est plutôt flatteuse et l'équipement est très complet en finition haut de gamme Premium.



Le Sorento atteint 4,81 m de long, soit 17 cm de plus qu'un Peugeot 5008, ce qui lui permet d'offrir un bel espace intérieur.

LES MOTEURS

1.6 T-GDI 230 ❤

Il s'agit d'un bloc dit "full hybrid", ou hybride non rechargeable, c'est-à-dire qui peut faire rouler la voiture à l'électricité seule mais sur une courte distance (à peine 1 km). Il est constitué d'un 4 cylindres turbo essence de 1,6 l et 180 ch associé à un moteur électrique de 60 ch et à une batterie de 1,5 kWh. Le tout envoie les 350 Nm de couple cumulé aux seules roues avant par le biais d'une boîte automatique à 6 rapports. L'ensemble est largement suffisant pour animer l'engin pourtant lourd puisqu'il dépasse les 1 900 kg sur notre balance. Comme souvent sur les hybrides non rechargeables, les consommations sont intéressantes, surtout en ville et sur route (7,1 et 7,0 l/100 km respectivement), beaucoup moins sur l'autoroute (8,3 l/100 km), où la partie électrique intervient peu. Malgré tout, notez que cette version dispose d'un réservoir de 67 l, soit 20 de plus que l'hybride rechargeable, ce qui lui permet une autonomie nettement supérieure.

1.6 T-GDI 260 PHEV ❤

Comme son nom l'indique, vous pouvez cette fois le brancher (*plug in* : le "P" de PHEV) pour recharger la batterie, qui atteint 13,8 kWh, grâce à un chargeur embarqué de 3,3 kW. C'est un peu juste puisque cela implique une recharge complète au mieux en plus de quatre heures...

Une fois chargée, elle permet une autonomie électrique mixte de 48 km, un bon score vu la masse de l'engin : plus de 2,1 t selon nos mesures! En revanche, dès lors que la batterie est vidée, la consommation en essence monte à 8,4 l de moyenne : c'est beaucoup! Malgré le surplus de puissance, cette version n'accélère pas plus fort au démarrage, là encore à cause du poids. De toute façon, le véhicule n'a aucune vocation sportive.

LA TRANSMISSION

Boîte automatique 6 rapports

Le Sorento n'existe qu'avec une boîte automatique à 6 rapports, typée confort avec des passages de rapport assez lents. Toutes les versions disposent de palettes au volant. La version hybride est une traction,

tandis que l'hybride rechargeable est une "vraie" intégrale, avec un arbre de transmission vers les roues arrière. Le moteur électrique est situé dans la boîte de vitesses : dans le Sorento rechargeable, même en mode 100% électrique, vous êtes en 4 roues motrices.

L/I/h/empattement : 4,81/1,90/1,70/2,82 m

MOTEUR HYBRIDE

	1.6 T-GDI 230 ❤
Puissance cumulée (ch)	230 ⁽¹⁾
Couple maxi (Nm)	265 à 1500 tr/mn + 264 (élec.) ⁽²⁾
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	197
0 à 100 km/h (s)	8,8
90 à 130 km/h en Drive (s)	8,0
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	7,5

(1) Puissance maxi : 180 ch à 5500 tr/mn + 60 ch (électrique).
(2) Couple cumulé : 350 Nm.

MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE

	1.6 T-GDI 260 PHEV ❤
Puissance cumulée (ch)	260 ⁽³⁾
Couple maxi (Nm)	265 à 1500 tr/mn + 304 (élec.) ⁽⁴⁾
Autonomie électrique (km)	48
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	204
0 à 100 km/h (s)	8,9
90 à 130 km/h en Drive (s)	7,5
Budget	
Consommation moyenne batterie vide (l/100 km)	8,4

(3) Puissance maxi : 180 ch à 5500 tr/mn + 91 ch (électrique).
(4) Couple cumulé : 350 Nm.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

Aide au maintien dans la file (AFIL) active, 7 airbags dont un central avant, Android Auto et Apple CarPlay, Bluetooth, climatisation automatique bizona, combiné d'instruments numérique 12,3 pouces, commutation automatique des feux de route, détecteur de pluie et de luminosité, feux AV et AR à LED, freinage d'urgence autonome avec détection piétons et cyclistes, lecture des panneaux de signalisation, radar de parking AV et AR avec caméra de recul, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseur intérieur électrochrome, rétroviseurs extérieurs chauffants et rabattables électriquement.

ÉQUIPEMENTS

	Motion	Active ❤	Design ❤	Premium
Accès et démarrage mains-libres	-	Série	Série	Série
Affichage tête haute	-	-	-	Série
Caméra 360°	-	-	-	Série
Chargeur à induction pour smartphone	-	-	Série	Série
Conduite autonome de niveau 2	-	Série	Série	Série
Correcteur d'assiette sur l'essieu arrière	-	-	-	Série
Éclairage d'ambiance personnalisable	-	-	Série	Série
Écran central tactile 8 pouces	Série	-	-	-
Écran central tactile 10,25 pouces	-	Série	Série	Série
GPS connecté	-	Série	Série	Série
Hayon électrique	-	-	Série	Série
Jantes alliage 17 pouces	Série	-	-	-
Jantes alliage 19 pouces	-	Série	Série	Série
Pédalier alu	-	-	-	Série
Sellerie cuir	-	-	Série	-
Sellerie cuir Nappa	-	-	-	Série
Siège conducteur à réglages électriques	-	Série	Série	Série
Siège passager à réglages électriques	-	-	Série	Série
Sièges avant ventilés	-	-	-	Série
Sièges avant et arrière chauffants	-	-	Série	Série
Surveillance des angles morts	-	-	Série	-
Surveillance des angles morts avec affichage au tableau de bord	-	-	-	Série
Système audio 6 HP	Série	Série	Série	-
Système audio 12 HP	-	-	-	Série
Système de stationnement avec commande à distance sur la clé	-	-	-	Série
Toit ouvrant panoramique	-	-	Série	Série
Vitres et lunette arrière surteintées	-	-	Série	Série
Volant chauffant	-	-	Série	Série



❶ Les compteurs sont numériques mais assez peu personnalisables. ❷ L'écran central tactile de 10,25 pouces est de série dès le niveau Active, mais cette vue 360° n'est possible que dans le haut de gamme Premium. ❸ L'habitabilité aux places arrière est très généreuse, et sur la finition haut de gamme, les places arrière sont chauffantes : grand luxe! ❹ En configuration 5 places, le coffre dépasse les 600 dm³ : une vraie soute! ❺ Les places de la 3^e rangée sont un peu plus accueillantes que d'habitude, mais leur accès est malaisé.

LES FINITIONS**MOTION**

La finition d'entrée de gamme est bien la seule à ne pas autoriser les 7 places : 5 passagers au maximum. C'est également la seule à être chaussée de roues de 17 pouces, les autres roulant en 19 pouces. À l'intérieur, l'écran central est de 8 pouces, au lieu de 10 sur les autres finitions. Mais le combiné d'instruments est bel et bien numérique dès cette finition, et l'équipement n'est pas dépourvu.

ACTIVE (MOTION + 4000 €) ❤

À partir de ce niveau, vous pouvez cocher l'option 7 places pour 950 €, ce qui amène deux sièges escamotables en plus en 3^e rangée, accompagnés de 2 prises USB et d'un réglage de climatisation manuel avec buses d'aération pour cette rangée. L'équipement s'enrichit par ailleurs de l'accès et démarrage mains-libres, du GPS connecté et de la conduite autonome de niveau 2 : un équipement suffisant pour un tarif pas trop délirant. C'est notre préconisation.

DESIGN (ACTIVE + 4000 €) ❤

Cette fois, vous avez droit aux roues de 20 pouces, et le garnissage de la planche de bord gagne de l'Alcantara, en plus des équipements listés dans le tableau ci-contre. L'équipement devient plutôt complet sur ce niveau moins prétentieux en tarif que le haut de gamme.

PREMIUM**(DESIGN + 4000 €)**

Tout en haut de la gamme, Kia tente de donner une touche luxueuse à son Sorento avec du cuir qui devient matelassé, un correcteur d'assiette sur l'essieu arrière et des sièges avant ventilés, entre autres. Cette version dispose également d'un système qui permet de se garer dans des places étroites en faisant avancer ou reculer la voiture avec la clé en guise de télécommande. Un système digne des BMW Série 7 ou Mercedes Classe S !



Le Sorento n'est absolument pas sportif mais il offre un bon niveau de confort pour une famille nombreuse.



En hybride rechargeable, le Sorento peut parcourir 48 km en électrique en moyenne, mais il met du temps à se recharger.

LES TEINTES

Teinte opaque



Blanc Céleste (série)

Teintes métallisées (650 €)



Gris Aluminium



Gris Galène



Brun Taïga



Bleu Saphir



Gris Comète



Noir Ébène



Rouge Magma



Bleu Minéral

Teinte nacrée (750 €)



Blanc Nacré

LES PRINCIPALES OPTIONS

PEINTURES (650 OU 750 €)

Comme toujours chez les constructeurs coréens, il n'y a que très peu d'options. Même pas de jantes disponibles en dehors de celles qui sont de série. La seule option proposée, quelles que soient la motorisation et la finition, est la peinture métallisée (650 €) ou nacrée (750 €).

SELON VOS GOÛTS

ACCESOIRES

Si les options (montées en usine) sont rares, les accessoires (montés chez le concessionnaire) sont plus nombreux. Ainsi, la version hybride

rechargeable, qui n'a droit qu'à un câble de recharge sur secteur de série, appréciera un câble un brin plus imposant permettant d'exploiter le chargeur de 3,3 kW un peu mieux. Votre revendeur se fera un plaisir de vous proposer toute une panoplie d'accessoires tels que les écrous antivol, la galerie de toit, le porte-vélos ou même une sorte d'éclairage d'ambiance pour les pieds des passagers avant et arrière, plus pertinents sur les finitions Motion et Active puisque les niveaux Design et Premium disposent d'un éclairage d'ambiance de série.

SELON VOS GOÛTS/BESOINS



NOTRE CHOIX

Kia Sorento 1.6 T-GDi 230 Hybride Active

(47990 € hors options, malus écologique 1074 € en 7 places, malus au poids 580 € en 7 places)

La motorisation hybride rechargeable peut constituer un bon choix si vous pouvez rouler majoritairement en électrique sur de petits trajets quotidiens. Si vous n'avez pas ce profil, l'hybride simple représente un bon choix, avec une consommation raisonnable vu le gabarit et une trésorerie moins importante nécessaire à l'achat. Nous vous la conseillons en 7 places (cela peut toujours servir) et en finition Active (déjà assez équipée). Les finitions supérieures donnent à ce Sorento des allures de premium, mais se font payer en conséquence...

LES JANTES



Jantes alliage 17 pouces (série sur Hybride Motion)



Jantes alliage 19 pouces (série sur toutes versions sauf Hybride Motion)

SEAT LEON 3

Présentée au Mondial de l'automobile 2012, la Seat Leon de troisième génération est construite sur la base d'une Volkswagen Golf VII. Elle n'est pas plus fiable, mais elle est plus dynamique et moins chère.

Par Didier Laurent

La Leon 3 est née avec une gamme de motorisations assez large, plus ou moins représentées en occasion. Au restylage, les évolutions extérieures sont mineures. Les feux de jour changent de forme et les clignotants arrière deviennent à LED. À cette occasion, la Leon reçoit un bloc 1.0 à 3 cylindres à essence, mais aussi un nouveau 1.5 que nous vous recommandons en 150 ch. Choisir une version de fin de carrière, 2019 voire début 2020, sera un plus pour la fiabilité, et vous permettra de profiter d'un modèle au top de ses conditions et de son équipement (privilégiez la finition Xcellence). À l'intérieur, l'ambiance est souvent assez sombre, mais c'est le sérieux qui domine. L'écran tactile de 8 pouces (au lieu de 6,5 pouces sur la version non restylée) fait bon effet et l'ergonomie des commandes est de mise. Selon les modèles, la Leon est également disponible en boîte automatique à double embrayage DSG. La livrée break ST est nettement plus longue (4,55 m contre 4,27 m) et donc plus logeable. Sur ce point, la berline se contente d'être dans la moyenne du segment, aussi bien en matière d'habitabilité que de volume de coffre. Réglée plus dynamique que la Golf, la Leon pousse un peu plus loin le curseur du plaisir de conduite.

LES INFOS CLÉS	
Essence :	à partir de 12 000 € ⁽¹⁾
Diesel : à partir de 13 000 € ⁽¹⁾	
Génération :	troisième
Commercialisation :	janvier 2013 à avril 2020
Restylage :	janvier 2017
Type de carrosserie :	compacte
Nombre d'exemplaires en circulation :	53 279
(1) 100 000 km maximum.	

SEAT LEON	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
1.2 TSI	105/110	6,7 (110 ch)	L'entrée de gamme au lancement, avec une petite majoration de puissance à partir d'avril 2014. Un moteur essence souple, peu bruyant, mais qui surconsomme dès que l'on sort de sa zone idéale de fonctionnement.
1.0 TSI	115	6,6 (DSG)	
1.4 TSI	122/125/150 ACT	7 (122 ch)	
1.5 TSI	150	7,3 (DSG)	Plus moderne, plus souple et finalement moins gourmand, ce moteur apparu au restylage a nos faveurs. Il s'accorde très bien avec la boîte de vitesses automatique à double embrayage DSG.
1.8 TSI	180	6*	
2.0 TSI Cupra	280/290/300	8,8 (300 ch)	Des versions qui ont été commercialisées pour servir l'image sportive de Seat, et qui sont assez recherchées par les amateurs du genre en occasion. Elles présentent la particularité d'être assez abordables à l'achat, mais sont forcément onéreuses à faire rouler.
1.5 TGI	130	4,1 kg/100 km	Une version qui carbure au gaz naturel. L'offre n'est pas pléthorique, mais on la trouve assez facilement en occasion. Les stations se rencontrent plus difficilement...
1.6 TDI	90	5,4	Un honnête 4 cylindres diesel qui surprend par sa frugalité. Mais le châssis de la Leon mérite plus dynamique et moins creux à bas régime.
1.6 TDI	105/115	5,4	Le cœur de gamme diesel, le plus répandu mais aussi le plus rationnel dans l'équation prix et puissance. Le plaisir de conduite n'atteint toutefois pas son meilleur niveau.
2.0 TDI	150	6,2 (DSG)	C'est sans aucun doute le diesel qui convient le mieux à la Leon. Coupleux, musclé, c'est le meilleur choix du genre. La consommation reste basse malgré les performances.
2.0 TDI	184	4,6*	La réussite de cette "GTI TDI" n'est pas totale. Certes, cette version en donne davantage que la 150 ch, mais ne verse pas réellement dans la sportivité. À acheter en connaissance de cause.

* Chiffres constructeur.



NOTRE CHOIX

Seat Leon 1.5 TSI 150 DSG7 Xcellence de 2019

1^{er} prix prospecté : **21 000 €**
60 000 km



TECHNIQUE

Moteur/Transmission

Puissance maxi	150 ch de 5000 à 6000 tr/min
Couple maxi	250 Nm de 1500 à 3500 tr/min
Type	4 cylindres en ligne
Cylindrée	1 498 cm ³
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	10,2 m
Pneumatiques	225/45 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,27/1,82/1,46/2,64 m
Poids/tractable freiné	1306/1500 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1000 m d.a.	30,6 s
0 à 100 km/h	9 s
90 à 130 km/h (en Drive)	8,8 s
Vitesse maxi	204 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/63 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	147/142 cm
Volume de coffre 5 places	401 dm ³

LE BUDGET

Assurance⁽¹⁾ : 821 € Carte grise⁽²⁾ : 266,40 €

Consommations

Moyenne	7,3 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,7/7,1/7 l/100 km
Autonomie/réservoir	684 km/50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV ⁽³⁾	357 €	Distribution	302 €
Amortisseurs AR ⁽³⁾	254 €	Embrayage	BVA
Disques AV ⁽³⁾	206 €	FAP	2 933 €
Disques AR ⁽³⁾	176 €	Pneus ⁽³⁾	260 €
Plaquettes AV ⁽⁴⁾	150 €	Feu AV	573 €
Plaquettes AR ⁽⁴⁾	103 €	Feu AR	297 €
Filtre à air	36 €	Bouclier AV	555 €
Filtre à huile	16 €	Bouclier AR	528 €

■ bon ■ moyen ■ mauvais dans sa catégorie

(1) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (2) Base de calcul : moyenne nationale de 35,30 € par cheval. (3) La paire. (4) Le jeu.

LE BILAN FIABILITÉ

Choisir un exemplaire récent peut permettre d'éviter certains problèmes.

S'assurer que des interventions ont été menées sur un modèle non restylé peut aussi être valable. Ce qui compte, c'est le suivi. Car si la Leon a essayé quelques plâtres, elle reste une auto désirable sur d'autres aspects.

LES PANNEES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

POMPE À EAU (MOTEURS 1.0, 1.8 ET 2.0 À ESSENCE)

Risque de fuite sur un joint, qui entraîne le remplacement de la pompe. Sur les 1.8 et 2.0, le problème a été corrigé fin 2015. Pour le moteur 1.0, lancé plus tard, ce sera fin 2018. Le manque de liquide engendre une surchauffe et l'allumage d'un témoin d'alerte au tableau de bord.

MOTEUR 1.6 DIESEL

Il n'aime pas les petits trajets répétés, ce qui génère un risque d'enrassement de la vanne EGR (recirculation des gaz) ou de colmatage du filtre à particules. Les injecteurs sont

quant à eux très sensibles à la présence d'eau dans le gazole, et peuvent gripper. Il faut les remplacer, et l'opération est coûteuse.

BOÎTE DE VITESSES DSG

Des améliorations au fil du temps, mais des problèmes d'embrayage multidisques sur les premiers millésimes. Attention dans le cas de l'achat d'une voiture un peu ancienne et peu kilométrée, car la réparation est très onéreuse. Sur les versions les plus récentes, toujours des bugs mais d'ordre électronique, qui génèrent des «coups de fonctionnement ou des hésitations dans le passage des rapports.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEURS 1.6 ET 2.0 DIESEL

Des cas de défaillance de pompe à carburant, générant des difficultés de démarrage, qui peuvent aussi être dues à un bug d'un faisceau électrique. Le voyant d'anomalie moteur reste alors allumé après le démarrage. Sur les 2.0, en fonction des puissances, la consommation d'huile est élevée. Sur les TDI 150 et 184, la courroie d'accessoires est bruyante et doit être remplacée prématurément.

BOÎTE DE VITESSES

Sur les versions manuelles à 5 rapports, il se peut que la marche arrière ou la 5^e refusent de s'enclencher. C'est un problème de fourchette qui nécessite une opération assez lourde, mais qui a normalement été résolu en production.

LÈVE-VITRE

Faiblesse du mécanisme au niveau des vitres arrière. Il peut tout simplement se casser, obligeant à le remplacer.

BRUITS PARASITES

Il existe parfois des vibrations et des bruits parasites dans la planche de bord, l'habitacle et le coffre. Les concessionnaires ont quelques solutions, mais pas toujours efficaces à 100 %.

GPS ET CONNECTIVITÉ TÉLÉPHONE

Des cas de déprogrammation de GPS ou de manque de connectivité avec un smartphone (Appel CarPlay ou Android). Il faut le plus souvent reprogrammer l'ensemble, mais parfois changer tout le système.

LES RAPPELS

MAJEURS

SÉCURITÉ ENFANT (AOÛT 2016)

Les voitures fabriquées entre juillet 2015 et juin 2016 sont potentiellement équipées d'une sécurité enfant inefficace. Cette dernière, qui s'enclenche manuellement dans la tranche de la portière, pourrait ne pas être réellement activée même si l'interrupteur est sur la bonne position. Le système est changé.

INJECTEURS (JUILLET 2020)

Sur les Leon construites entre juillet 2017 et juin 2019, les injecteurs des moteurs 1.0 (3 cylindres) peuvent fuir et générer

une intrusion de carburant dans le moteur, faisant sortir la voiture des normes antipollution. Ils montrent également une sensibilité anormale à la présence d'eau dans le gazole et peuvent gripper. Ils sont remplacés par les concessionnaires.

FEUX À LED (OCTOBRE 2019)

Sur les voitures fabriquées entre juin 2017 et juin 2018, les exemplaires équipés de feux avant à LED peuvent présenter des défaillances. Les feux incriminés sont examinés, testés, et si nécessaire remplacés par les concessionnaires.

MINEURS

ARBRE À CAMES (AOÛT 2019)

Sur les Leon équipées du moteur 1.2 TSI produites entre janvier et septembre 2014, il se peut que le démarrage soit tardif, voire impossible. La pièce incriminée est le variateur de l'arbre à cames, que les concessionnaires doivent remplacer.

AIRBAG (MAI 2019)

Sur les voitures construites entre juillet 2017 et juin 2018, il est possible que l'airbag conducteur ne se déclenche pas correctement en cas de choc. Il doit alors être remplacé sur les véhicules identifiés.

LE PRIX DU NEUF aj

AIWAYS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
US			
204 ch Standard	NC	6 000	39 300

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TONALE			
1.5T Hybrid 130 ch Super	7	210	35 400
1.5T Hybrid 160 ch Ti	8	280	42 400
1.6T Diesel 130 ch Super	7	650	35 900

Surcoût Premium : Standard + 3 100 €

GIULIA

2.0 Turbo 200 ch Super	11	2 205	47 900
2.0 Turbo 280 ch Ti	17	5 715	60 800
Quadrifoglio	41	40 000	94 700
2.2 Diesel 160 ch Super	8	0	45 600
2.2 Diesel 190 ch Super	10	0	48 000
2.2 Diesel 210 ch Ti	12	330	56 400

Surcoût Sprint : + 2 000 €

Surcoût Ti : Sprint + 2 400 €

Surcoût Veloce : Ti + 2 100 €

Surcoût Estrema : Veloce + 5 500 €

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	10	1 504	54 500
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4	12	1 504	60 300

Surcoût Sprint : + 2 000 €

Surcoût Ti : Sprint + 2 400 €

Surcoût Veloce : Ti + 2 100 €

Surcoût Estrema : Veloce + 6 500 €

ALPINE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A110			
"base"	15	NC	60 500
GT	NC	NC	70 500

Légende : 15 NC 72 500

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Vantage Coupé	NC	40 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	40 000	172 840
Vantage Roadster	NC	40 000	157 153
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	211 868
DBS Coupé	NC	40 000	303 529
DBS Volante	NC	40 000	320 067
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504

AUDI



Audi

Premium Murat
105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16^e
Tél. : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1 SPORTBACK			
25 TFSI	5	0	22 280
30 TFSI Advanced	6	0	26 710
35 TFSI S line S tronic	8	280	33 610
40 TFSI S line S tronic	11	898	35 320

Surcoût Advanced : "base" + 3 500 €

Surcoût S line : Advanced + 3 000 €

Surcoût Competition : S line + 500 €

Surcoût Design Luxe : S line + 1 000 €

BMW

Série 1

116i

118i

120i

128i

M135i xDrive

RS 6

Surcoût : berline + 2 600 €

LE PRIX DU NEUF aj

A1 ALLSTREET

A4

A6 ALLROAD

A7 SPORTBACK

A8

E-TRON

E-TRON GT

A9

E-TRON SPORTBACK

A10

E-TRON

S

116d	6	0	32 500
118d	7	0	34 350
120d xDrive	10	190	42 850

Surcoût Edition Sport : "base" + 2 500 €

Surcoût M Sport : Edition Sport + 2 300 €

Surcoût M Sport M Sport Pro : M Sport + 4 450 €

SÉRIE 2 COUPE

218i	8	160	39 550
220i	10	170	43 450
M240i	26	6 375	59 150
M2	NC	NC	79 900
220d	10	0	45 350

Surcoût M Sport : "base" + 4 400 €

SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

218i	7	170	34 650
220i	8	170	36 600
225e xDrive	7	1 000	45 300
230e xDrive	8	1 000	48 800
218d	8	0	36 850

Surcoût Luxury : "base" + 2 100 €

Surcoût M Sport : Luxury + 2 050 €

SÉRIE 2 GRAN COUPÉ

218i	7	170	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	170	43 200

Surcoût M Sport : "base" + 4 800 €

X1

sDrive18i	7	170	400	39 900
xDrive23i	12	160	47 500	
sDrive18d	8	170	42 200	
xDrive23d	12	0	49 900	

Surcoût X1e : "base" + 2 450 €

Surcoût M Sport : X1e + 1 450 €

X2

sDrive18i Première	7	170	280	34 550
sDrive20i Première	11	170	540	41 150
M35i Auto.	19	4 279	58 700	
xDrive25e Première	7	1 000	48 800	
sDrive16i Première	6	125	34 950	

sDrive18i Première

xDrive20d Première Auto.

Surcoût Lounge : Première + 5 050 €

Surcoût M Sport : Lounge + 2 350 € à + 2 750 €

Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €

SÉRIE 3

318i Lounge	8	170	540	42 600
320i Lounge xDrive	10	1 276	48 100	
M340i xDrive	26	6 375	69 800	
M3 Competition	41	10 400	105 100	
320e Lounge	9	0	52 150	

330e Lounge

316d Lounge

318d Lounge

320e Lounge

330e Lounge xDrive

M340d xDrive

Surcoût M Sport : Lounge + 3 850 € à + 4 350 €

SÉRIE 3 TOURING

Surcoût : Berline + 2 200 €

SÉRIE 4 COUPE

420i	10	170	450	51 900
M440i xDrive	25	1 429	70 650	
M4 Competition	41	10 400	107 650	
M4 CSL	NC	NC	178 000	

420d

430e xDrive

M440d xDrive

Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €

SÉRIE 4 GRAN COUPE

420i

220d xDrive

420d

430e xDrive

Surcoût M Sport : "base" + 2 750 €

SÉRIE 4 CABRIOLET

420i

M440i xDrive

420d

430e xDrive

M440d xDrive

Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €

SÉRIE 4 GRAN TURISMO

420d

430d xDrive

420d

430e xDrive

M440d xDrive

Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €

SÉRIE 4 GRAN CABRIOLET

420i

220d xDrive

420d

430e xDrive

M440d xDrive

Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €

SÉRIE 4 GRAN CABRIOLET

420i

220d xDrive

420d

430e xDrive

M440d xDrive

Surcoût M Sport : "base" + 2 400 €

14	5	1 300	59 950
M50	11	0	73 750

Surcoût M Sport : "base" + 3 650 €
Surcoût M Sport : "base" + 4 650 €

z4
sDrive20i
z4
sDrive30i
z4
M40i
z4
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
Surcoût M Sport : "base" + 6 300 €

Surcoût M Sport : "base" + 6 000 €
<tbl

DS 7		TIPO STATION WAGON		
E-Tense 225 ch Performance Line	NC	0	55 100	Surcoût : 5 Portes + 1 500 €
E-Tense 300 ch Rivolt 4x4	NC	0	64 600	
E-Tense 360 ch La Première 4x4	NC	0	78 400	
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille	NC	44 700		
DS 9		FORD		
1.6 PureTech 225 ch Performance Line +	13	0	1 504	50 700
E-Tense 250 ch Performance Line +	11	0	59 000	
E-Tense 360 ch Performance Line + 4x4	11	0	68 500	
Surcoût Rivolt + : Performance Line + 2 900 € à + 4 000 €				
FERRARI		GARAGE DU CLOS		
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Roma	56	0	40 000	202 187
Portofino M	56	0	40 000	207 424
812 GTS	86	0	40 000	336 269
812 Competizione	NC	0	40 000	491 443
296 GTB	NC	0	698	271 114
SF90 Stradale	83	0	2 205	423 514
SF90 Spider	NC	0	2 544	465 714
FIAT		91 LINAS		
TYPE	CV	B/M*	PRIX	01 69 80 72 80
500				2 avenue Ettore Bugatti
1.0 70 ch BSG Cult	4	0	15 790	
Surcoût Dolcetta : Cult + 1 500 €				
Surcoût Hey Google : Dolcetta + 1 300 €				
Surcoût Dolcetta Plus : Dolcetta + 2 000 €				
Surcoût Sport : Dolcetta Plus + 0 €				
ABARTH 595		91 VILLEBON SUR YETTE		
595	9	0	1 279	1 500 €
595 Turismo	9	0	1 279	24 590
695 Competizione	10	0	1 629	27 990
500C (CABRIOLET)		www.honda-montlhery.com		
Surcoût : berline + 2 800 €				
ABARTH 595C		HONDA		
Surcoût : berline + 3 000 €				
500 E		HONDA		
23.8 kWh Action	3	0	6 000	24 900
42 kWh Inté	3	0	6 000	30 200
Surcoût Action Plus : Action + 1 500 €				
Surcoût (RED) : Action Plus + 1 500 €				
Surcoût Tone Plus : Tone + 2 000 €				
Surcoût La Prima : Tone Plus + 3 000 €				
500 E 3+1		HONDA		
Surcoût : berline + 2 000 €				
500 E CABRIOLET		HONDA		
Surcoût : berline + 3 400 €				
500L		HONDA		
1.3 MultiJet 95 ch Sport	5	0	50	23 290
Surcoût Hey Google : Sport + 0 €				
Surcoût (RED) : Sport + 0 €				
PANDA		HONDA		
1.0 BSG 70 ch	4	0	11 990	
Surcoût City Life : "base" + 1 500 €				
Surcoût Sport : City Life + 1 300 €				
PANDA CITY CROSS		HONDA		
1.0 70 ch BSG	4	0	14 990	
0.9 TwinAir 65 ch	5	0	1 629	20 190
Surcoût Plus : "base" + 1 100 €				
PANDA 4X4		HONDA		
0.9 TwinAir 65 ch	5	0	1 629	17 590
500X		HONDA		
1.0 T120 ch Cult	6	0	330	22 590
1.3 T14 150 ch Cross DCT	8	0	650	27 590
1.6 MultiJet 130 ch Cross	7	0	170	29 090
Surcoût Cross : Cult + 2 000 €				
Surcoût Hey Google : Cross + 1 000 €				
Surcoût Connect Edition : Cross + 2 400 €				
Surcoût Sport : Cross + 3 000 €				
Surcoût Club : Sport + 2 000 €				
Surcoût Yacht Club : Capt + 4 980 €				
TIPO BERLINE		HONDA		
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5	0	16 490	
1.3 MultiJet 95 ch	5	0	18 990	
1.6 MultiJet 130 ch Life	7	0	22 990	
Surcoût Life : "base" + 2 000 €				
Surcoût Life Plus : Life + 2 000 €				
TIPO 5 PORTES		HONDA		
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €				
Surcoût Sport : Life Plus + 2 000 €				
TIPO CROSS		HONDA		
1.0 Firefly Turbo 100 ch	5	0	19 490	
1.3 MultiJet 95 ch	5	0	21 990	
1.6 MultiJet 130 ch	7	0	23 990	
Surcoût Plus : "base" + 2 000 €				
Surcoût Plus : Pak + 2 000 €				
NOUVEAU TOURNEO CONNECT		HONDA		
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	0	27 620	
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	0	28 820	
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	0	30 020	
Surcoût Active : Titanium + 1 100 €				
TOURNEO COURIER		HONDA		
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	0	260	16 120
Surcoût Trend : Ambiente + 510 €				
Surcoût Sport : Trend + 740 €				
Surcoût Titanium : Sport + 0 €				
FORD		HONDA		
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
FIESTA (3 & 5 PORTES)		HONDA		
1.0 FlexFuel 95 ch ST-Line	5	0	22 790	
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line	6	0	23 890	
ST	11	0	1 074	28 890
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 1 100 €				
FIESTA ACTIVE		HONDA		
1.0 FlexFuel 95 ch X	5	0	23 890	
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	6	0	24 990	
ECOSPORT		HONDA		
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6	0	24 150	
Surcoût Active : Titanium + 1 000 €				
PUMA		HONDA		
1.0 FlexFuel Hybrid 125 ch Titanium	6	0	24 900	
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line Powershift	8	0	32 150	
ST	11	0	1 074	35 450
Surcoût Titanium X : Titanium + 2 000 €				
Surcoût ST-Line X : Titanium X + 0 €				
Surcoût ST-Line X : Titanium + 2 000 €				
Surcoût ST-Line X Gold Edition : ST-Line X + 2 000 €				
Surcoût ST Gold Edition : ST + 2 500 €				
FOCUS		HONDA		
1.0 FlexFuel Hybrid 125 ch ST-Line X	NC	0	29 900	
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X	NC	0	31 100	
ST	NC	0	8 671	38 550
Surcoût Titanium X : Titanium + 2 000 €				
Surcoût ST-Line X : Titanium X + 0 €				
Surcoût ST-Line X Gold Edition : ST-Line X + 2 000 €				
Surcoût ST Gold Edition : ST + 2 500 €				
FOCUS ACTIVE		HONDA		
1.0 FlexFuel Hybrid 125 ch X Auto.	NC	0	29 900	
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	NC	0	33 100	
1.5 EcoBlue 120 ch X Auto.	NC	0	32 700	
Surcoût Vignale : X + 2 000 €				
FOCUS SW (BREAK)		HONDA		
Surcoût : berline + 200 €				
FOCUS SW ACTIVE		HONDA		
Surcoût : berline + 200 €				
KUGA		HONDA		
2.5 Duratec Hybrid 190 ch Titanium AWD	8	0	40 650	
2.5 Duratec Hybride Rechargeable 225 ch Titanium T3	13	0	41 650	
2.5 Duratec 190 ch Hybride Petrol Titanium	8	0	38 950	
Surcoût ST-Line : Titanium + 2 000 €				
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 400 €				
Surcoût Vignale : ST-Line X + 2 600 €				
MONDEO		HONDA		
Hybrid 187 ch ST-Line	9	0	100	41 000
Surcoût Vignale : ST-Line + 5 000 €				
MONDEO SW		HONDA		
Surcoût : berline + 1 000 €				
S-MAX		HONDA		
2.5 Duratec 190 ch Hybrid ST-Line	8	0	2 746	48 950
Surcoût Vignale : ST-Line + 6 700 €				
GALAXY		HONDA		
2.5 Duratec 190 ch Hybrid Titanium Business	8	0	2 598	50 950
MUSTANG MACH-E		HONDA		
Standard Range	9	0	2 000	56 400
Extended Range	12	0	6 430	
GT	16	0	8 410	
EXPLORER		HONDA		
ST-Line	32	0	8 070	
Surcoût Platinum : ST-Line + 2 000 €				
MUSTANG FASTBACK		HONDA		
GT	36	0	24 400	54 200
Mach 1	35	0	31 200	64 200
MUSTANG CONVERTIBLE		HONDA		
Surcoût Fastback + 4 000 €				
TOURNEO COURIER		HONDA		
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	0	260	16 120
Surcoût Trend : Ambiente + 510 €				
Surcoût Sport : Trend + 740 €				
Surcoût Titanium : Sport + 0 €				
NOUVEAU TOURNEO CONNECT		HONDA		
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	0	27 620	
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	0	28 820	
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	0	30 020	
Surcoût Active : Titanium + 1 100 €				
TOURNEO COURIER		HONDA		
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	0	260	16 120
Surcoût Trend : Ambiente + 510 €				
Surcoût Sport : Trend + 740 €				
Surcoût Titanium : Sport + 0 €				
IONIQ 5		HONDA		
170 ch Intuitive	3	0	6 000	46 500
229 ch Intuitive	4	0	2 000	49 700
325 ch Intuitive	6	0	6 240	
Surcoût Creative : Intuitive + 2 800 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
TUCSON		HONDA		
1.6 T-GDI 150 ch Hybrid 4WD Intuitive	8	0	818	30 200
Hybrid 230 ch Intuitive	10	0	34 950	
Plug-in 265 ch Creative	10	0	45 250	
1.6 GDI 136 ch Hybrid 4WD Creative	7	0	150	37 450
Surcoût Creative : Intuitive + 4 000 €				
NEXO		HONDA		
Executive	1	0	2 000	80 400
SANTA FE		HONDA		
Hybrid 230 ch Intuitive	10	0	1 000	43 250
Plug-in 265 ch Creative	10	0	56 550	
JAGUAR		HONDA		
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
E-PACE		HONDA		
P200 FlexFuel Auto AWD	11	0	470	44 200
300 Sport	19	0	25 136	64 800
P300e S R-Dynamic	11	0	58 800	
D165	9	0	2 139	38 800
D165 MHEV Auto AWD	11	0	4 944	44 050
D200 MHEV Auto AWD	11	0	5 799	47 600
SURCOÛT R-DYNAMIC		HONDA		
Surcoût R-Dynamic : "base" + 2 500 €				
Surcoût R-Dynamic : "base" + 4 000 €				
Surcoût S : S + 2 500 €				
Surcoût SE : S + 2 500 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 400 €				
XE		HONDA		
P250 S R-Dynamic	15	0	10 086	51 580
D200 MHEV S R-Dynamic	11	0	50	50 430
Surcoût HSE R-Dynamic : S R-Dynamic + 8 300 €				
Surcoût Back R-Dynamic : S R-Dynamic + 6 820 €				
F-PACE COUPE		HONDA		
P300 R-Dynamic	NC	0	33 147	67 260
P450 R-Dynamic	NC	0	40 000	93 070
R	NC	0	40 000	126 450
Surcoût R-Dynamic Black : S R-Dynamic + 9 105 €				
F-TYPE COUPE		HONDA		
P300 R-Dynamic	NC	0	33 147	67 260
P450 R-Dynamic	NC	0	40 000	93 070
I-PACE		HONDA		
EV400 S	10	0	8 010	
Surcoût SE : S + 6 600 €				
JEEP		HONDA		
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
RENEGADE		HONDA		
e-Hybrid 130 ch Longitude	7	0	50	37 450
4x4 190 ch Night Eagle	7	0	1 000	46 450
4x4 240 ch Limited	10	0	1 000	41 900
4x4 240 ch Upland	10	0	1 000	45 600
Surcoût Night Eagle : Longitude + 1 500 €				
Surcoût Limited : Longitude + 3 300 €				
Surcoût Upland : Limited + 900 €				
Surcoût Trailhawk : Upland + 100 €				
Surcoût S : Limited + 4 500 €				
COMPASS		HONDA		
e-Hybrid 130 ch Longitude	7	0	50	37 450
4x4 190 ch Night Eagle	7	0	1 000	46 450
4x4 240 ch Limited	10	0	1 000	48 700
SURCOÛT NIGHT EAGLE		HONDA		
Surcoût Night Eagle : Longitude + 1 500 €				

KIA					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
PICANTO					
1.0 67 ch Motion	4	0	12 790		
1.2 84 ch GT Line	4	0	16 690		
1.0 T-GDI 100 ch GT Line	5	0	18 290		
Surcoйт Active : Motion + 1 600 €					
Surcoйт GT Line : Active + 1 800 €					
Surcoйт GT Line Premium : GT Line + 1 500 €					
RIO					
1.2 84 ch Motion	4	M	50	16 790	
1.0 T-GDI 100 ch Active	5	0	19 890		
1.0 T-GDI 100 ch mHEV GT Line	5	0	22 290		
1.0 T-GDI 120 ch mHEV GT Line	6	0	22 990		
Surcoйт Active : Motion + 1 800 €					
Surcoйт GT Line Premium : GT Line + 1 800 €					
STONIC					
1.0 T-GDI 100 ch Motion	5	0	20 690		
1.0 T-GDI 120 ch mHEV Active	6	0	23 790		
Surcoйт Active : Motion + 1 800 €					
Surcoйт GT Line : Active + 1 900 €					
Surcoйт GT Line Premium : GT Line + 1 600 €					
E-SOUL					
136 ch Motion	3	B	6 000	41 690	
204 ch Active	3	B	2 000	47 390	
Surcoйт Lounge : Active + 1 300 €					
CEED					
1.0 T-GDI 100 ch Motion	5	M	125	24 290	
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	0	24 790		
1.5 T-GDI 160 ch Active	8	M	75	27 890	
1.6 CRDI 136 ch mHEV Motion	7	0	28 890		
Surcoйт Active : Motion + 1 700 €					
Surcoйт GT Line : Active + 2 000 €					
Surcoйт GT Line Premium : GT Line + 2 400 €					
CEED SW (BREAK)					
Hybride Rechargeable Motion	5	B	1 000	38 390	
Surcoйт : 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	M	125	31 890	
GT DCT	12	M	1 386	39 090	
Surcoйт GT Line Premium : GT Line + 3 700 €					
XCEED					
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	M	190	26 590	
1.5 T-GDI 160 ch Active	8	B	540	30 190	
Hybride Rechargeable Motion	5	B	1 000	36 990	
1.6 CRDI 136 ch mHEV Motion	7	M	100	30 590	
Surcoйт Active : Motion + 2 600 €					
Surcoйт GT Line Premium : Active + 2 800 €					
Surcoйт Lounge : Active + 1 900 €					
NIRO					
Hybride Motion	5	0	31 790		
Hybride Rechargeable Motion	5	B	1 000	38 990	
EV Motion	4	B	6 000	44 490	
Surcoйт Active : Motion + 2 000 € à + 2 100 €					
Surcoйт Premium : Active + 1 600 € à + 2 600 €					
SPORTAGE					
1.6 T-GDI 150 ch mHEV Motion	8	M	818	30 490	
1.6 T-GDI 230 ch Hybrid Active	10	0	38 690		
1.6 T-GDI 265 ch Hybride Rechargeable Active	10	B	1 000	44 790	
1.6 CRDI 136 ch mHEV Motion DCT	7	M	125	34 590	
Surcoйт Active : Motion + 3 700 €					
Surcoйт Design : Active + 2 600 €					
Surcoйт Premium : Design + 3 700 €					
EV6					
170 ch Air Active	3	B	2 000	47 990	
229 ch Air Active	4	B	2 000	51 990	
325 ch Air Active	6	B	2 000	55 990	
GT	11	0	72 990		
Surcoйт Air Design : Air Active + 3 800 €					
Surcoйт GT-line : Air Design + 4 000 €					
SORENTO					
Hybride Motion	10	M	700	43 990	
Eco plug-in Motion	10	B	1 000	51 490	
Surcoйт Active : Motion + 4 000 €					
Surcoйт Design : Active + 4 000 €					
Surcoйт Premium : Design + 4 000 €					
STINGER					
GT	25	M	31 695	64 390	
LAMBORGHINI					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
HURACAN EVO RWD					
Huracan EVO RWD	59	M	40 000	191 873	
Huracan EVO	59	M	40 000	221 382	
Huracan STO	NC	M	40 000	299 294	
LEXUS					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
UX					
250h	8	0	40 990		
300e Pack	4	B	2 000	49 990	
Surcoйт : "base" + 2 300 €					
Surcoйт F Sport : Design : Pack + 1 500 €					
RANGE ROVER					
P200 FlexFuel S R-Dynamic AWD Auto.	11	B	3 920	62 410	
P300e S R-Dynamic	11	0	56 520		
D200 S R-Dynamic AWD Auto.	11	M	5 946	58 410	
Surcoйт Bronze Collection : S R-Dynamic + 2 840 €					
Surcoйт SE : S R-Dynamic + 2 630 €					
Surcoйт SE R-Dynamic : SE + 2 575 €					
Surcoйт HSE R-Dynamic : SE + 7 920 €					
Surcoйт Autobiography R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 7 775 €					
DISCOVERY SPORT					
P200 Flex Fuel S R-Dynamic AWD Auto.	11	B	1 780	56 450	
P300e S R-Dynamic	11	0	61 700		
D200 S R-Dynamic AWD Auto.	11	M	7 975	58 320	
Surcoйт SE R-Dynamic : + 6 15 €					
Surcoît SE R-Dynamic : SE + 2 670 €					
Surcoйт HSE R-Dynamic : SE + 7 400 €					
DISCOVERY					
P360 HSE R-Dynamic	24	M	40 000	93 400	
D300 HSE R-Dynamic	19	M	40 000	93 400	
Surcoйт Metropolitan Edition R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 5 100 €					
RANGE ROVER VELAR					
P400e S	19	0	82 300		
D200 SE R-Dynamic	11	M	5 609	77 700	
D300 SE R-Dynamic	19	M	17 322	85 900	
Surcoйт S R-Dynamic : S + 3 600 €					
Surcoйт SE R-Dynamic : S + 7 200 €					
Surcoйт HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 7 100 €					
DEFENDER 90					
P400 SE	28	M	40 000	80 500	
P525 X-Dynamic	43	M	40 000	136 000	
D200 SE	11	M	40 000	68 500	
D250 SE	14	M	36 500	73 000	
D300 SE	19	M	38 650	77 300	
Surcoйт SE X-Dynamic : SE + 4 200 €					
Surcoйт HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 400 €					
Surcoйт X-Dynamic : SE X-Dynamic + 21 300 €					
Surcoйт XS Edition : SE + 7 500 €					
Surcoйт P525 Carpathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 500 €					
DEFENDER 110					
P400 SE	28	NC	88 600		
P525 X-Dynamic	43	NC	140 000		
P400e	19	NC	78 700		
D250 SE	14	NC	79 800		
D300 SE	19	NC	83 300		
Surcoйт SE : "base" + 4 600 €					
Surcoйт SE : S + 5 000 €					
Surcoйт SE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 4 000 €					
Surcoît XS Edition : SE + 5 400 €					
Surcoйт HSE X-Dynamic : SE + 10 500 €					
Surcoйт X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 19 000 €					
RANGE ROVER SPORT					
P50 First Edition Dynamic	44	NC	144 200		
P40e S	28	NC	101 500		
P510e Autobiography Dynamic	28	NC	140 100		
D250 SE	14	NC	94 200		
D350 Autobiography Dynamic	23	NC	123 600		
Surcoйт SE : S + 6 500 €					
Surcoйт SE Dynamic : SE + 3 300 €					
Surcoйт HSE Dynamic : SE + 12 100 €					
Surcoйт First Edition Dynamic : Autobiography Dynamic + 3 800 €					
RANGE ROVER					
P530 HSE	44	M	40 000	156 600	
P440e S	28	0	139 400		
P510e HSE	28	0	156 300		
D260 SE	14	M	26 691	127 400	
D350 HSE	23	M	24 500	146 800	
Surcoйт HSE : SE + 8 300 €					
Surcoйт Autobiography : HSE + 16 900 €					
Surcoйт 1st Edition : Autobiography + 8 900 €					
Surcoйт SV : Autobiography + 31 400 €					
LEXUS					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
UX					
250h	8	0	40 990		
300e Pack	4	B	2 000	49 990	
Surcoйт Pure : "base" + 2 300 €					
Surcoйт F Sport Design : Pack + 1 500 €					
LEXUS					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
UX					
250h	8	0	40 990		
300e Pack	4	B	2 000	49 990	
Surcoйт Pure Plus : Pure + 1 000 €					
Surcoйт Agile : Pure + 2 100 €					
Surcoйт Agile Confort : Agile + 1 100 €					
Surcoît Agile Confort & Safety : Agile + 2 000 €					
Surcoйт Select : Agile + 2 900 €					
Surcoйт Select Panoramique : Select + 1 100 €					
2 HYBRID					
Pure	5	0	23 250		
Surcoйт Pure Plus : Pure + 1 000 €					
Surcoйт Agile : Pure + 2 100 €					
Surcoйт Agile Confort : Agile + 1 100 €					
Surcoît Agile Confort & Safety : Agile + 2 000 €					
Surcoйт Select : Agile + 2 900 €					
Surcoйт Select Panoramique : Select + 1 100 €					
MAZDA					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
2					
1.5 SkyActiv-G 90 ch	4	0	19 700		
1.5 SkyActiv-G 90 ch Confort Auto.	NC	0	24 450		
1.5 SkyActiv-G 115 ch Sélection	6	0	23 900		
MAZDA					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
2					
Pure	5	0	23 250		
Surcoйт Pure Plus : Pure + 1 000 €					
Surcoйт Agile : Pure + 2 100 €					
Surcoйт Agile Confort : Agile + 1 100 €					
Surcoît Agile Confort & Safety : Agile + 2 000 €					
Surcoît Select : Agile + 2 900 €					
Surcoît Select Panoramique : Select + 1 100 €					
2 HYBRID					
Pure	5	0	23 250		
Surcoйт Pure Plus : Pure + 1 000 €					
Surcoît Agile : Pure + 2 100 €					
Surcoît Agile Confort : Agile + 1 100 €					
Surcoît Agile Confort & Safety : Agile + 2 000 €					
Surcoît Select : Agile + 2 900 €					
Surcoît Select Panoramique : Select + 1 100 €					
MAZDA3 (5 PORTES)					
2.0 SkyActiv-G 122 ch	6	M	190	28 800	
2.0 SkyActiv-X Hybrid 186 ch	NC	M	1 34 550		
Surcoît "base" : Style + 200 €					
Surcoît "base" : Style + 250 €					
Surcoît "base" : Style + 300 €					
MAZDA3 BERLINE					
Surcoît : 5 portes + 0 €					
CX-30					
2.0 SkyActiv-G 122 ch	6	M	190	28 800	
2.0 SkyActiv-X Hybrid 186 ch	NC	M	1 34 550		
Surcoît "base" : Style + 200 €					
Surcoît "base" : Style + 250 €					
Surcoît "base" : Style + 300 €					
MX-30					
1.5 SkyActiv-EV 145 ch Prime-Line	6	M	6 000	36 750	
Surcoît Luxe : Prime-Line + 1 000 €					
Surcoît Makto : Exclusive Line + 1 600 €					
Surcoît Makto Pack Premium : Makto + 1 400 €					
Surcoît Makto Pack Premium : tot ouvert : Makto + 2 500 €					
MX-5					
2.0 SkyActiv-G 132 ch	7	M	360	30 850	
2.0 SkyActiv-G 144 ch Sélection	10	M	1 50 1 370		
Surcoît Dynamique : Sélection + 2 100 €					
Surcoît Selection : Sélection + 2 700 €					
Surcoît Tekumi : Sélection + 5 100 €					
CX-5					
2.0 SkyActiv-G 165 ch	9	M	1 386	33 600	
2.5 SkyActiv-G 194 ch	11	M	4 418	44 200	
2.2 SkyActiv-D 150 ch	8	M	740	34 700	
2.2 SkyActiv-D 184 ch Sélection	10	M	740	41 900	
LC CABRIOLET					
500 Sport+	35	M	10 000	133 690	
500 Executive	19	M	10 903	123 690	
Surcoît Sport : + "base" + 34 000 €					
LYNK & CO					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
01					
base	NC	M	1 000	41 500	
MASERATI					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
GRECALE					
GT	NC	M	170	29 600	
Modena	32	M	170	30 600	
Modena S	32	M	170	31 600	
Trofeo	51	M	170	34 600	
GT Hybrid	21	NC	181 550		
LEVANTE					
Modena	25	M	40 000	102 700	
Modena S	32	M	40 000	115 650	
Trofeo	51	M	40 000	161 200	
GT Hybrid	21	NC	187 650		
QUATTROPORTE</					

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

CLA SHOOTING BRAKE		
Surcôt : Coupé + 700 €		
GLA		
200 Progressive Line 7G-DCT	9	818 42 300
250 AMG Line 4Matic 8G-DCT	13	4 618 51 400
35 AMG	19	15 506 57 700
45 AMG S	31	30 056 75 700
250 e Progressive Line	8	1 000 50 600
200 e Progressive Line 8G-DCT	8	260 43 200
220 d AMG Line 4Matic 6G-DCT	10	540 51 400
Surcôt AMG Line : Progressive Line + 1 500 €		
EQA		
250 Progressive Line	NC	2 000 47 900
350 AMG Line 4Matic	NC	2 000 56 200
Surcôt AMG Line : Progressive Line + 2 000 €		
GLB		
200 Progressive Line	9	1 629 45 750
250 AMG Line 4Matic	13	6 375 55 150
35 AMG 4Matic	20	18 905 61 700
200 d Progressive Line	8	400 46 650
220 d AMG Line 4Matic	10	983 53 150
Surcôt AMG Line : Progressive Line + 1 500 €		
EQB		
250 Progressive Line	NC	2 000 54 700
350 AMG Line 4Matic	10	0 64 650
Surcôt AMG Line : Progressive Line + 2 000 €		
CLASSE C		
200 Avantgarde Line	11	400 50 200
300 e Avantgarde Line	11	0 59 150
200 d Avantgarde Line	9	0 49 400
220 d Avantgarde Line	11	0 53 600
Surcôt AMG Line : Avantgarde + 2 950 €		
CLASSE C BREAK		
Surcôt : 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 58 100
CLASSE C CABRIOLET		
Surcôt : coupé + 7 350 €		
GLC		
43 AMG 4Matic	25	50 400 71 000
63 AMG S 4Matic+	42	50 400 108 200
300 e Avantgarde Line 4Matic	10	0 65 850
200 d Avantgarde Line	9	1 074 55 450
220 d Avantgarde Line 4Matic	11	1 628 59 300
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	3 902 61 800
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	10 253 69 700
300 de Avantgarde Line 4Matic	10	0 67 700
Surcôt AMG Line : Avantgarde Line + 2 000 €		
GLC COUPE		
43 AMG 4Matic	25	50 400 74 600
63 AMG S 4Matic+	42	50 400 111 800
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 de AMG Line 4Matic	10	0 73 600
EQC		
400 AMG Line 4Matic	8	0 82 650
CLASSE E		
53 AMG 4Matic+	32	56 674 89 300
63 S AMG 4Matic+	55	50 400 137 450
300 e Avantgarde Line	12	0 66 250
220 d Avantgarde Line	11	2 918 57 600
400 d Avantgarde Line 4Matic	21	16 081 75 800
300 de Avantgarde Line	11	0 68 050
Surcôt AMG Line : Avantgarde Line + 3 250 €		
CLASSE E BREAK		
Surcôt : berline + 2 300 €		
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	54 847 96 500
220 d AMG Line	11	2 554 67 300
400 d AMG Line 4Matic	21	16 531 83 000
CLASSE E CABRIOLET		
Surcôt : coupé + 5 900 €		
EQE		
350 e Electric Art	NC	0 79 300
43 AMG 4Matic	NC	0 118 100
Surcôt AMG Line : Electric Art + 3 850 €		

CLS		
53 AMG 4Matic+	32	57 199 104 550
220 d	11	5 400 77 500
400 d	21	7 085 97 350
GLE		
450 Avantgarde Line	25	55 371 80 500
53 AMG 4Matic+	33	54 000 96 650
63 S AMG 4Matic+	55	54 000 150 200
350 e Avantgarde Line	12	0 85 650
300 d Avantgarde Line	15	5 700 76 950
400 d Avantgarde Line	22	56 288 79 550
350 de Avantgarde Line	11	0 86 250
Surcôt AMG Line : Avantgarde Line + 3 000 €		
GLE COUPE		
53 AMG 4Matic+	33	54 000 114 750
63 AMG S 4Matic+	55	54 000 165 550
350 e	12	0 98 800
400 d	22	59 981 84 100
350 de	NC	0 99 400
CLASSE S		
580 Maybach 4Matic	NC	50 400 194 700
580 Maybach 4Matic	NC	50 400 240 700
580 e Executive	NC	0 132 800
350d Executive	17	5 984 103 850
400d Executive 4Matic	21	8 315 111 050
Surcôt 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 53 4Matic+	15	0 162 850
GLS		
580 Executive	39	54 000 129 000
63 AMG 4Matic+	55	54 000 166 850
600 Maybach	NC	54 000 181 800
400 d Executive	22	53 297 103 100
Surcôt AMG Line : Executive + 5 000 €		
AMG GT COUPE 4 P.		
43 4Matic+	26	57 749 120 800
53 4Matic+	33	57 799 137 950
63 S E-Performance	NC	57 462 211 400
AMG SL		
43	NC	59 741 138 700
63 4Matic+	NC	54 000 190 750
CLASSE G		
500 Executive Line Auto.	32	54 000 116 350
63 AMG Auto.	51	54 000 167 100
Surcôt AMG Line : Executive Line + 4 550 €		
CLASSE T		
180 Style	7	NC 29 712
160 d Style	4	NC 30 512
180d Style	5	NC 31 812
Surcôt Progressive Style + 2 600 €		
MG		
NOUVELLE 4		
TYPE	CV B/M* PRIX	
170 ch Standard	NC	6 000 28 990
204 ch Comfort	NC	6 000 32 990
Surcôt Luxury : Comfort + 2 000 €		
5		
Autonomie Standard 177 ch Comfort	NC	6 000 32 990
Autonomie Etendue 156 ch Comfort	NC	6 000 35 990
Surcôt Luxury : Comfort + 1 500 €		
ZS		
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6	190 22 190
Hybrid 125 ch N-Connecta	5	0 31 450
Surcôt Kona : Visia + 2 200 €		
Surcôt Kona : N-Connecta + 2 000 €		
Surcôt Kona : N-Design : Tekno + 650 €		
Surcôt Kona : N-Design + 600 €		
EHS		
Hybride Rechargeable 258 ch Comfort	8	5 1000 34 990
Surcôt Kona : Comfort + 2 500 €		
MARVEL R		
180 ch Comfort	5	6 000 43 990
286 ch Performance 4WD	7	6 000 49 990
Surcôt Luxury : Comfort + 3 000 €		
MINI		
TYPE	CV B/M* PRIX	
HATCH 3 PORTES		
Cooper	7	0 24 900
Cooper S	9	5 310 29 500
John Cooper Works	13	1 504 35 800
Electric Essential	5	6 000 33 900
HATCH 5 PORTES		
Cooper S 3 portes + 900 €	7	0 24 900

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 All4	NC	39 900
COUNTRYMAN		
One	5	310 28 900
Cooper	7	360 30 900
Cooper S	11	1 074 35 800
John Cooper Works	19	5 105 48 400
Cooper SE All4	6	1 000 42 400
One D	6	50 31 900
Cooper D	8	0 33 900
Cooper SD All4	NC	41 800
MITSUBISHI		
TYPE	CV B/M* PRIX	
SPACE STAR		
1.2 Mivec 71 ch Inform	4	0 13 890
Surcôt Intense : Inform + 700 €		
Surcôt Red Edition : Inform + 1 000 €		
ECLIPSE CROSS		
Twin Motor Invite AWD	5	1 000 40 900
Surcôt Intense : Invite + 2 500 €		
Surcôt Intense Edition : Invite + 1 500 €		
Surcôt Intense Style : Invite + 1 500 €		
Surcôt Intense : Style : Invite + 2 000 €		
NISSAN		
AUTOJM.FR		
Jusqu'à -40%		
03 81 36 30 30 www.autojm.fr		
TYPE	CV B/M* PRIX	
MICRA		
1.0 IG-T 92 ch Acenta	5	0 20 090
Surcôt Enigma : Acenta + 1 050 €		
Surcôt K晴 : Acenta + 1 050 €		
Surcôt Modus : France + 1 200 €		
Surcôt N-Sport : Acenta + 2 300 €		
Surcôt Tekna : N-Sport + 0 €		
JUKE		
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6	190 22 190
Hybrid 125 ch N-Connecta	5	0 31 450
Surcôt Kona : Visia + 2 200 €		
Surcôt N-Sport : Visia + 2 200 €		
Surcôt Tekna : N-Connecta + 2 000 €		
Surcôt Tekna : Visia + 650 €		
Surcôt Tekna : N-Sport + 600 €		
LEAF		
150 ch Acenta	6	6 000 35 150
217 ch N-Connecta	6	6 000 41 550
Surcôt N-Connecta : Acenta + 3 000 €		
Surcôt K晴 : Acenta + 2 500 €		
Surcôt Tekna : Acenta + 2 500 €		
Surcôt Tekna : N-Connecta + 2 800 €		
Surcôt Tekna : Tekna + 3 000 €		
QASHQAI		
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Visia	7	400 31 300
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	360 36 900
e-Power 190 ch Acenta	8	0 38 200
Surcôt Kona : Visia + 2 500 €		
Surcôt Tekna : Acenta + 2 000 €		
Surcôt Tekna : N-Connecta + 2 800 €		
Surcôt Tekna : Tekna + 3 000 €		
ARIYA		
218 ch Advance 63 kWh	3	5 000 47 300
242 ch Advance 87 kWh	3	5 000 54 400
306 ch Advance 87 kWh e-Force	3	0 57 400
Surcôt Evolve : Advance + 4 500 €		
X-TRAIL		
e-Power 204 ch Acenta	8	150 42 700
e-Force 213 ch Acenta	8	1 230 45 000
Surcôt N-Connecta : Acenta + 2 000 €		
Surcôt Tekna : Acenta + 5 100 €		
Surcôt Tekna : Tekna + 3 000 €		
2008		
1.2 PureTech 100 ch Active	6	0 16 400
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	6	0 21 820
1.2 PureTech 130 ch Active FAP	7	0 29 320
1.5 BlueHDi 130 ch Active Auto.	5	0 32 070
Surcôt Active Pack : Active + 600 €		
Surcôt Active Pack : Active + 500 €		
Surcôt Style : Active Pack + 550 €		
Surcôt Allure : Active Pack + 1 400 €		
Surcôt Allure Pack : Allure + 1 000 €		
Surcôt GT : Allure Pack + 1 500 €		
TOWNSTAR COMBI		
1.3 Tce 130 ch Acenta	7	5 404 28 380
Surcôt N-Connecta : Acenta + 2 700 €		
Surcôt Tekna : 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
Surcôt GS Line : Edition + 1 650 €		
Surcôt 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 28 700
Surcôt 136 ch Elegance : 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
Surcôt 136 ch Elegance : Elegance + 2 450 €		
Surcôt GS Line : Elegance + 1 250 €		
Surcôt Ultimate : GS Line + 4 100 €		
ASTRA		
1.2 Turbo 110 ch	6	0 26 250
1.2 Turbo 130 ch	7	0 29 500
Hybrid 225 ch	10	1 000 44 450
Hybrid 300 ch Ultima	11	0 55 400
1.5 Diesel 130 ch Auto.	7	170 37 400
Surcôt GS Line : Ultima + 2 700 €		
Surcôt Ultimate : GS Line + 4 200 €		

108 [LE PRIX DU NEUF]

308						
1.2 PureTech 110 ch Active Pack	6	0	26 400			
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	0	27 920			
PHEV 180 ch Active Pack	6	1 000	38 870			
PHEV 225 ch GT	10	1 000	45 470			
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	0	30 300			
Surcoût Alure : Active Pack + 2 650 €						
Surcoût Alure Pack : Alure + 700 €						
Surcoût GT : Alure Pack + 150 €						
308 SW						
Surcoût : berline + 1 000 €						
408						
Hybrid 225 First Edition	NC	0	50 600			
3008						
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	10	310	33 520		
Hybrid 225 ch Active Pack	10	1 000	46 400			
Hybrid 400 ch Allure Pack	11	0	53 600			
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	100	36 300			
Surcoût Style : Active Pack + 700 €						
Surcoût Alure : Active Pack + 2 400 €						
Surcoût Alure Pack : Alure + 400 €						
Surcoût Readipack : Alure Pack + 750 €						
Surcoût GT : Alure Pack + 1 900 €						
Surcoût GT Pack : GT + 2 000 €						
5008						
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	10	400	35 820		
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	1 901	45 850			
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack	7	170	38 600			
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto	9	1 386	45 950			
Surcoût Style : Active Pack + 900 €						
Surcoût Alure : Active Pack + 2 700 €						
Surcoût Alure Pack : Alure + 600 €						
Surcoût Readipack : Alure Pack + 650 €						
Surcoût GT : Alure Pack + 2 200 €						
508 SW						
Surcoût : berline + 1 300 €						
RIFTER						
e 136 ch Active Pack	4	1 000	36 400			
Surcoût Alure Pack : Active Pack + 3 100 €						
Surcoût GT : Alure Pack + 1 350 €						
PORSCHE						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
718 CAYMAN						
2.0	19	18 905	59 692			
T	19	19 641	68 629			
S	24	133 147	72 862			
GTS 4.0	30	140 000	86 915			
GT4	32	140 000	103 267			
GT4 RS	NC	140 000	144 485			
718 BOXSTER						
2.0	19	18 905	61 731			
T	19	19 641	70 668			
S	24	134 224	74 902			
GTS 4.0	30	140 000	88 955			
Spyder	32	140 000	100 431			
Edition 25 ans	28	140 000	98 326			
911 COUPE						
Carrera	27	140 000	113 386			
Carrera S	34	140 000	128 988			
Carrera GTS	37	140 000	147 219			
Sport Classic	47	140 000	180 608			
Turbo	51	140 000	197 488			
Turbo S	61	140 000	230 362			
GT3	41	140 000	178 595			
911 TARGA						
4	27	140 000	135 708			
4S	34	140 000	161 306			
GTS	37	140 000	169 638			
911 CABRIOLET						
Carrera	27	140 000	127 788			
Carrera S	34	140 000	143 368			
GTS	37	140 000	161 618			
Turbo	51	140 000	211 188			
Turbo S	61	140 000	244 042			
1.3 TCE 140 ch						
TAYCAN	9	0	89 357			
4S	8	0	109 414			
GTS	NC	0	135 659			
Turbo	10	0	156 334			
Turbo S	10	0	189 934			
TAYCAN SPORT TURISMO						
Surcoût : berline + 1 000 €						
TAYCAN CROSS TURISMO						
Surcoût : berline + 5 400 €						
PANAMERA						
2.9	21	10	40 000	97 797		
4S	NC	0	122 996			
GTS	37	10	40 000	145 406		
Turbo S	58	10	40 000	197 154		
4S-Hybrid	21	0	117 477			
4S-E-Hybrid	33	0	134 996			
Turbo S-E-Hybrid	49	0	197 154			
Surcoût Techo : Techo + 3 000 €						
SCENIC						
1.3 Tce 140 ch Evolution	7	10	400	33 200		
1.3 Tce 160 ch Executive EDC	8	10	898	41 400		
GRAND SCENIC						
Surcoût : Scenic + 2 800 €						
NOUVEL AUSTRAL						
1.3 Mild Hybrid Advanced 130 ch Equilibre	NC	NC	33 400			
1.3 Mild Hybrid 160 ch Tech Auto	NC	NC	37 400			
E-Tech Full Hybrid 160 ch Tech Auto	NC	NC	39 900			
E-Tech Full Hybrid 200 ch Tech Auto	NC	NC	40 700			
CAYENNE						
3.0	24	10	40 000	80 290		
S	34	10	40 000	101 657		
GTS	35	10	40 000	120 377		
Turbo	47	10	40 000	151 716		
E-Hybrid	21	0	98 330			
Turbo S-E-Hybrid	42	0	182 916			
Surcoût : Tech Engineered : Techo + 3 250 €						
Surcoût R.S. Line Fast Track : Techo + 3 500 €						
CAYENNE COUPE						
3.0	23	10	40 000	90 290		
S	33	10	40 000	107 177		
GTS	35	10	40 000	124 337		
Turbo	46	10	40 000	156 756		
Turbo GT	59	10	40 000	204 721		
E-Hybrid	20	0	102 660			
Turbo S-E-Hybrid	42	0	186 636			
RENAULT						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
TWINGO						
1.0 SCE 65 ch Equilibre	4	0	15 750			
E-Tech Authentic	3	10	6 000	24 050		
Surcoût : Authentic + 1 300 €						
Surcoût Techo : Equilibre + 1 400 €						
Surcoût Night : Equilibre + 2 300 € / Techo + 900 €						
ZOE						
1.0 SCE 65 ch Authentic	4	0	17 100			
1.0 Tce 90 ch Equilibre	6	0	19 900			
1.3 Tce 140 ch Techo	7	0	24 150			
E-Tech Hybride 145 ch Equilibre	6	0	22 350			
1.0 Tce 100 GPL Evolution	6	0	21 750			
1.5 Blue dCi 100 Evolution	6	0	23 000			
Surcoût Evolution : Equilibre + 1 500 €						
Surcoût Techo : Evolution + 1 150 €						
Surcoût R.S. Line : Techo + 1 850 €						
Surcoût E-Tech Engineered : Techo + 2 400 €						
CLIO V						
1.0 SCE 65 ch Authentic	4	0	17 100			
1.0 Tce 90 ch Equilibre	6	0	19 900			
1.3 Tce 140 ch Techo	7	0	24 150			
E-Tech Hybride Rechargeable 160 ch Techo	5	10	1 000	36 950		
Surcoût Evolution : Equilibre + 1 350 €						
Surcoût Techo : Evolution + 1 700 €						
Surcoût R-Line : Techo + 300 €						
Surcoût R.S. Line : Techo + 2 000 €						
Surcoût E-Tech Engineered : Techo + 2 550 €						
Surcoût : Techo + 1 500 €						
CAPTUR						
1.0 Tce 90 ch Equilibre	5	10	150	23 400		
1.3 Mild Hybrid 140 ch Techo	7	10	100	28 000		
1.3 Mild Hybrid 160 ch Techo	8	10	125	30 500		
1.0 Tce 100 ch GPL Evolution	5	0	25 250			
E-Tech 145 ch Evolution	5	0	29 500			
E-Tech Hybride Rechargeable 160 ch Evolution	5	10	1 000	38 750		
Surcoût Evolution : Equilibre + 1 350 €						
Surcoût Techo : Evolution + 1 700 €						
Surcoût R-Line : Techo + 300 €						
Surcoût E-Tech Engineered : Techo + 2 550 €						
Surcoût : Techo + 1 500 €						
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 FR DSG	6	0	23 600			
Surcoût Urban : Référence + 4 005 €						
Surcoût Xcellence : Urban + 1 605 €						
Surcoût R-Line : Techo + 2 200 €						
Surcoût R-Line Xclusive : 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 150 ch Xperience DSG	8	10	310	30 400		
Surcoût Urban : Référence + 5 800 €						
Surcoût R-Line : Techo + 1 605 €						
Surcoût Xcellence : Urban + 2 510 €						
Surcoût R-Line : Techo + 1 100 €						
Surcoût R-Line Xclusive : FR + 1 620 €						
LEON						
1.0 TSI 110 ch Référence	6	0	23 250			
1.0 eTSI 110 ch Urban DSG	6	0	29 500			
1.5 TSI 150 ch Xcellence DSG	8	10	33 810			
hybrid 204 ch Xcellence	8	10	39 050			
2.0 TDI 115 ch Référence	6	0	27 150			
2.0 TDI 150 ch Xcellence DSG	8	10	36 840			
Surcoût Urban : Référence + 4 000 €						
Surcoût FR : Xcellence + 2 680 €						
LEON SPORTSTOURER						
Surcoût : 5 portes + 1 100 €						
ATECA						
1.0 TSI 110 ch Style	6	10	240	29 990		
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	10	38 800			
2.0 TDI 115 ch Style	6	10	34 300			
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	10	37 800			
TARRACO						
e-Hybrid 245 ch Xperience	8	10	1 000	49 950		
2.0 TDI 200 ch FR DSG 4Drive	10	10	330	43 800		
Surcoût Xperience : Urban + 3 800 €						
Surcoût FR : Xperience + 1 800 €						
SERES						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
3						
Confort	4	10	6 000	33 990		
Surcoût Luxe : Confort + 3 000 €						
SKODA						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
FABIA						
1.0 MPI 65 ch Active	4	0	17 370			
1.0 MPI 80 ch Active	4	0	17 870			
1.0 TSI 95 ch Ambition	5	0	20 860			
1.0 TSI 110 ch Ambition DSG	6	0	22 510			
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	10	50	26 220		
Surcoût Ambition : Active + 1 720 €						
Surcoût Style : Ambition + 2 180 €						
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 495 €						
KAMIQ						

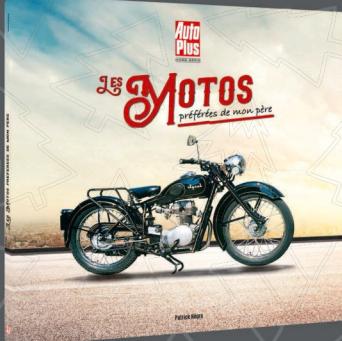
OCTAVIA COMBI						
Surcoût: berline + 1120 €						
KODIAQ						
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition						
8	NC	36 365				
RS						
14	15 506	53 975				
2.0 TDI 150 ch Ambition DSG						
8	NC	43 105				
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4						
11	11 331	50 875				
Surcoût Style: Ambition + 290 €						
Surcoût Sportline: Style + 1 610 €						
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 140 €						
SUPERB						
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG						
8	NC	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				
Surcoût Sportline: Style + 4 010 €						
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 890 €						
SUPERB COMBI						
Surcoût: berline + 1100 €						
SMART						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
FORTWO						
EQ Passion	1	6 000	27 250			
Surcoût Prime: Passion + 2 000 €						
FORTWO CABRIO						
Surcoût : Coupé + 3 300 €						
FORFOUR						
EQ Passion	1	6 000	28 100			
Surcoût 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 Lov It	7	983	21 990			
Surcoût I Lov It : "base" + 2 000 €						
Surcoût Pop : Lov It + 2 000 €						
Surcoût Limited : Pop + 3 000 €						
KORANDO						
Essence	9	5 715	22 990			
Diesel	7	1 504	25 990			
Surcoût Tech : "base" + 2 000 €						
Surcoût Limited : Tech + 2 000 €						
SUBARU						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
IMPREZA						
e-Boxer Confort	8	5 404	34 990			
Surcoût Premium: Confort + 2 000 €						
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €						
XV						
e-Boxer Confort	10	7 462	36 990			
Surcoût Premium: Confort + 2 000 €						
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €						
FORESTER						
e-Boxer Confort	10	9 550	39 990			
Surcoût Premium: Confort + 5 000 €						
Surcoût 25th X-Break : Premium + 1 000 €						
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €						
OUTBACK						
2.5i 169 ch Onyx Field	9	13 682	49 990			
Surcoût Touring Exclusive: Onyx Field + 5 000 €						
SUZUKI						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
IGNIS						
1.2 Dualjet Hybrid Advantage	4	0	15 590			
Surcoût Privilège: Advantage + 1 620 €						
Surcoût Pack : Privilège + 1 150 €						
SWIFT						
1.2 Dualjet Hybrid Advantage	4	0	16 490			
Sport	7	0	23 250			
Surcoût Privilège: Advantage + 1 700 €						
Surcoût Pack : Privilège + 760 €						
VITARA						
1.4 Boosterjet Hybrid Advantage	7	0	24 490			
1.5 Dualjet Hybrid Privilège Auto.	5	0	26 690			
Surcoût Privilège: Advantage + 1 200 €						
Surcoût Style: Privilège + 1 950 €						
SWACE						
1.8 Hybrid Privilège	5	0	29 750			
Surcoût Pack: Privilège + 1 500 €						

S-CROSS						
1.4 Boosterjet Hybrid Advantage	7	0	27 890			
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	0	31 890			
Surcoût Privilège: Advantage + 1 200 €						
Surcoût Style: Privilège + 2 400 €						
ACROSS						
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10	0	54 190			
TESLA						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
MODEL 3						
"base"	7	6 000	53 490			
Grande Autonomie	11	0	62 490			
Performance	12	0	66 490			
MODEL Y						
Grande Autonomie	11	0	64 990			
Performance	12	0	69 990			
MODEL S						
Grande Autonomie	9	0	99 990			
Plaid	15	0	129 990			
MODEL X						
Grande Autonomie	9	0	109 990			
Plaid	15	0	119 990			
TOYOTA						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
AYGO X						
1.0 WT-i 70 ch Active	4	0	16 590			
Surcoût Dynamic : Active + 1 000 €						
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €						
Surcoût Collection : Design + 1 700 €						
Surcoût Air Limited : Collection + 3 300 €						
YARIS						
1.0 WT-i 70 ch Dynamic	4	0	19 150			
1.5 WT-i 120 ch Dynamic	5	0	20 350			
GR Pack Premium	15	10 011	37 400			
YARIS CROSS						
116 Dynamic	6	0	26 900			
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €						
Surcoût Collection : Design + 3 000 €						
Surcoût Trail : Collection + 0 €						
C-HR						
1.8 Hybrid Dynamic	4	0	32 750			
2.0 Hybrid Design	8	0	37 200			
COROLLA						
1.8 Hybrid 140 ch Active	6	0	31 400			
2.0 Hybrid 198 ch GR Sport	8	0	37 200			
Surcoût Dynamic : Active + 1 000 €						
Surcoût Design : Dynamic + 1 600 €						
Surcoût GR Sport : Design + 1 200 €						
COROLLA TOURING SPORTS						
Surcoût: berline + 1 000 €						
PRIUS						
Rechargeable Dynamic Pack Premium	6	6 000	42 750			
GR86						
2.4	15	16 950	33 900			
Hybride Dynamic						
Hybride Rechargeable Design AWD						
Surcoût Lounge: Dynamic + 6 000 €						
Surcoût Collection: Lounge + 2 000 €						
RAV4						
1.8 Hybrid 140 ch Active						
2.0 Hybrid 198 ch GR Sport						
Surcoût Dynamic : Active + 1 000 €						
Surcoût Design : Dynamic + 1 600 €						
Surcoût GR Sport : Design + 1 200 €						
MIRAI						
Lounge	4	6 000	71 500			
Surcoût Executive: Lounge + 7 000 €						
CAMRY						
Hybride 218 ch Design	9	0	49 300			
HIGHLANDER						
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	5 271	68 600			
LAND CRUISER (3 PORTES)						
204 D-40 LeCap	11	10 000	44 990			
Surcoût LeCap + 5 110 €						
Surcoût Légende: Lounge + 5 200 €						
Surcoût Lounge: Légende + 5 900 €						
LAND CRUISER (5 PORTES)						
Surcoût 3 portes + 2 010 €						
Surcoût Lounge Pack: Lounge + 8 160 €						
TIGUAN						
1.5 TSI 150 ch Elegance DSG	8	1 074	45 335			
R	20	0	23 972	60 160		
Surcoût Lounge: Elegance + 955 €						
TIGUAN CITY VERSO						
1.5 TSI 150 ch Vt1 Dynamic	6	6 000	42 760			
Surcoût Lounge: Vt1 Dynamic + 2 000 €						
GR SUPRA						
2.0	15	23 600	56 400			

IDEES 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.

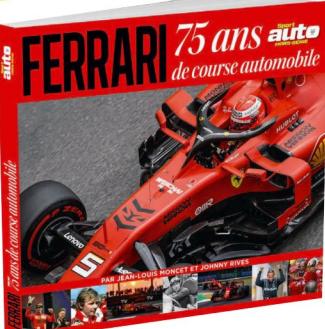
192 p. Dim. : 23,8 x 23,8 cm. **16,90€ seulement**



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.

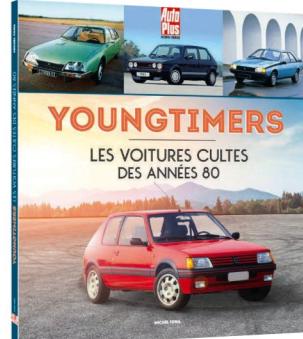
176 p. Dim. : 26 x 26 cm. **16,90€ seulement**



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.

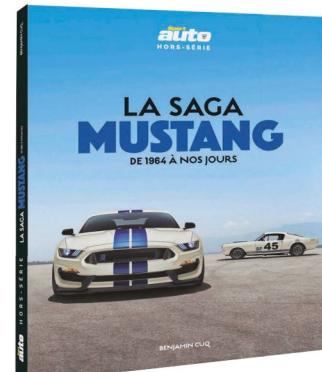
168 p. Dim. : 27,5 x 25 cm. **17,50€ seulement**



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**

RENDZ VOUS VITE SUR
www.kiosquemag.com/boutique

IL N'Y A PAS QUE SON STYLE
QUI EST CANON.

NOUVELLE
MG4

LA COMPACTE 100% ÉLECTRIQUE.
INTELLIGENTE, POLYVALENTE ET SURÉQUIPÉE.



mgmotor.fr

À PARTIR DE
22 990€ TTC⁽¹⁾

Bonus Écologique⁽²⁾ de 6 000 € déduit.

Garantie 7 ans ou 150 000 km. Détails et exclusions sur www.mgmotor.fr

(1) Prix d'une MG4 Standard 51 kWh neuve sans option selon tarif n°8 du 13/09/2022, déduction faite de 6 000 € de Bonus Écologique⁽²⁾.

Modèle présenté : MG4 Luxury 64 kWh avec option peinture Fizzy Orange à partir de **29 640 €** TTC (peinture Fizzy Orange à 650 € TTC incluse) déduction faite de 6 000 € de Bonus Écologique⁽²⁾. Valables dans le réseau participant et dans la limite des stocks disponibles.

(2) Informations disponibles sur service-public.fr - Précisions sur la date de facturation sur www.mgmotor.fr

Consommation électrique (min. max.) Gamme nouvelle MG4 (wh/km) WLTP: 160-170.

Règlement 2018/1832. Valeurs au 22/08/2022 susceptibles d'évolution.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

**MG ARCHIPEL AUTOS
VIRY-CHÂTILLON**

129 avenue du Général de Gaulle
01 86 57 00 20

www.mgmotor-archipelautos.fr

**MG ARCHIPEL AUTOS
MONTROUGE**

83 avenue Aristide Briand
01 86 57 00 10

« Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer »



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 VÉRITAS
Certification
N° FR020282-1





4.7/5
AVIS CLIENTS
NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 4294 AVIS*



Ancien Moderne

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES...
94% DE NOS CLIENTS SONT SATISFAITS,
POURQUOI PAS VOUS ?

Rétro - Quattro
ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSENS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

05 65 10 17 17
WWW.RETRO.FR



ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

Création : design N°

CAI - Société de Gérance en Assurances - Siège Social : 126, rue de la Boëtie - Espace Breyer 75008 Paris - RCS Paris B 350 894 846 - N° 01805 01001 752 - www.assisi.fr - Réf 01/06/2022

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

HALTE AUX RONGEURS !



- Gaines plastiques rongées,
- Durits grignotées,
- Capitonnages dévorés.....

Le seul réflexe ayant fait ses preuves et digne d'un pro !

Anti-Rongeurs

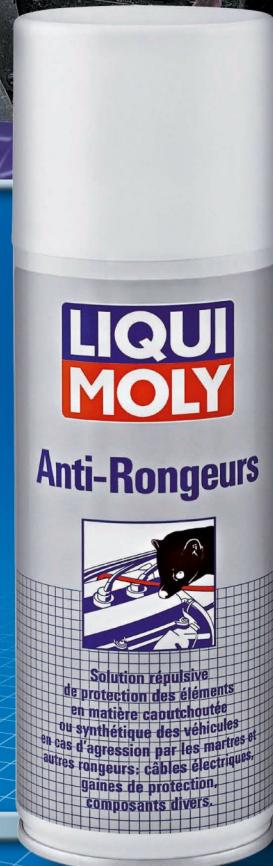
Solution répulsive à vaporiser préventivement sur tous les éléments exposés.

Liqui Moly Anti-Rongeurs,
référencé par de nombreux constructeurs
ou importateurs automobiles.

En vente chez les meilleurs professionnels
de l'entretien et de la réparation automobile.

LIQUI
MOLY

www.liqui-moly.fr



À découvrir dans notre prochain numéro

N°
1191

du 17 novembre 2022

YANN LEFFEBRE

**Road trip en Islande avec le Skoda Enyaq Coupé RS**

Véritable *torture test*, nous avons réalisé un essai longue durée dans le nord de l'Islande avec la dernière variante de l'Enyaq : le Coupé RS. Au programme : paysages magnifiques et une batterie qui doit lutter contre le froid pour préserver une autonomie décente à ce SUV électrique tendance sportive.

Essai détaillé : Renault Austral TCe 160 ch Mild Hybrid

C'est la star de la rentrée : le successeur du Kadjar et nouveau rival du 3008 passe au banc d'essai dans sa version 160 ch avec une page complète de mesures détaillées. Cette version constitue-t-elle un juste milieu entre l'entrée de gamme de 130 ch et le haut de gamme de 200 ch ?



ADRIEN CORTESI

Comparatif : le DS 7 restylé face à ses rivaux hybrides rechargeables

Restylé à la rentrée, le DS 7 affronte deux autres SUV compacts premium : le Mercedes CLA 250 e et le Volvo XC40 T4 Recharge. Tout ce beau monde se présente en version hybride rechargeable de plus de 200 ch et chacun va essayer de justifier à sa manière des tarifs élevés !

GREG



Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

ACTUELLEMENT

**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 Crossback 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.

l'auto journal

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer

REWORLD

MEDIA

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.frE-mail : autojournal@reworldmedia.com**RÉDACTION**

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (01 41 33 55 94)

Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital (01 41 33 53 96)

Directeur artistique : Yannis Jacoby-Koaly

Essais : Méline Priam (chef de rubrique, 01 41 33 54 16), Cyril Biotteau

Technique : Frédéric Haas

Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction : Denis Rifiade

Maquette : Pykha

Secrétaire de rédaction : Vediteam

Photographe : Yann Lefebvre

Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitié

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan

Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52

Directrice exécutive régie : Élodie Brétaudeau Fontelles

Directeur commercial pôle automobile : Amaury d'Alès

Directrice commerciale adjointe pôle automobile : Anne Buré-Emmel (01 41 33 29 21)

Contact publicité : Christian Touzay (01 41 33 52 21)

Planning : Angélique Consoli (01 41 33 53 52), Stéphanie Guillard (01 41 33 53 50)

Trafic : Véronique Alex (01 41 33 50 56)

MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54

Directrice de publicité : Julie Aldabo

Assistante/maquettiste : Sylviane Ragusa

MARKETING

Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud

Chef de produit : Agnès Tran

Directeur des ventes : Christophe Chantrel

Responsable diffusion marché : Philippe Merrien

SERVICE ABONNEMENTS

Tél. : 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi, de 8 h à 20 h)

Internet : formulaire sur www.serviceabomag.frCourrier : Service Abonnements **L'Auto-Journal** - 59898 Lille Cedex 9

Abonnement France : 101,59 € (1 an, 25 numéros). Prix de vente

incluant la TVA à 2,10%. À compter du 1^{er} février 2022, le prix des abonnements mensuels passe au maximum à 7,99 € TTC et le prix

des abonnements trimestriels passe au maximum à 49 € TTC.

Belgique (Edigroup Belgique 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

Chef de fabrication : Daniel Rougier (01 41 33 29 17)

Responsable service presse : Sylvain Boulard (01 41 33 29 88) **Adjoint responsable service presse** : Christophe Guérin (01 41 33 49 19)

Imprimeur : Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne

Taux de fibres recyclées : 0 %

Impact sur l'eau : Ptot 0,016 kg/tonne

Date du dépôt légal : novembre 2022

Prix de vente : 4 €

Date de parution : 3 novembre 2022

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0323 K 82833

ACPM



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



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

