

SEP  
TOP  
ventes

Du 3 au 16 novembre 2022

Tous les plaisirs de l'automobile

# l'auto-journal

N°1120



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**



L 14595 - 1120 - F: 4,00 €



BEL : 4,20€ - ESP : 4,20€  
GR : 4,20€ - DOM S : 4,20€  
DOM A : 3,20€ - ITA : 4,20€  
LUX : 4,20€ - PORT CONT :  
4,20€ - CAN : 4,20€  
MAR : 4,20€ - TOM S : 6,00€  
TOM A : 1,05€  
CH : 6,50€ - TUN : 8,50€



T H E N E W

ix1



Découvrir



Consommation d'énergie électrique de la BMW ix1 : 16,8 – 19,1 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 394 - 439 km\*. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure

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





100% ÉLECTRIQUE

A 0g CO<sub>2</sub>/km

B

C

D

E

F

G

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](https://DSautomobiles.fr)

**Σ • TENSE**  
**HYBRIDE RECHARGEABLE**



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

Pensez à covoiturer. **#SeDéplacerMoinsPolluer**





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

## 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 ...

### 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

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



### 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...



Le Nissan Ariya affronte les SUV électriques/P. 60



Bentley Bentayga EWB/P. 78



MG4/P. 54



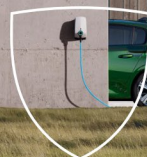
Les "voitures sorties de grange"/P. 84





# 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 RECOMMANDE **TotalEnergies**

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

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



**ABONNEZ-VOUS!**Retrouvez toutes nos offres p. 102 et sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)

## 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 télé 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 affûtés : 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](mailto: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.**

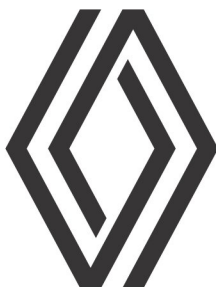
Nous n'avons pas mis en place un système d'index consultable sur le site pour retrouver l'ensemble des articles publiés dans le journal. En revanche, une simple recherche sur [autojournal.fr](http://autojournal.fr) permet de retrouver les articles publiés sur notre site internet. Il est par ailleurs possible d'accéder à l'ensemble des sommaires des numéros de *L'Auto-Journal* sur le site [kiosquemag.com](http://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<sup>(1)</sup>**

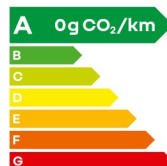


**NOUVELLE  
RENAULT  
MEGANE E-TECH**  
100% électrique

jusqu'à 470 km d'autonomie,<sup>(2)</sup> 26 systèmes avancés d'aide à la conduite,<sup>(3)</sup> nouvel écran openR de 774 cm<sup>2</sup> avec système openR link connecté à Google,<sup>(3)</sup> 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

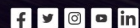






(1) ventes des véhicules particuliers et utilitaires en France de janvier à fin septembre 2022. source aaa data - 09/2022. (2) jusqu'à 470 km d'autonomie (homologation wltp), selon version et équipements. (3) selon version. Google, Google Play et Google Maps sont des marques de Google LLC. **données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

**assemblée en France dans notre manufacture de Douai**



© c. notekuhlmann

**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





# prises de cœur

**Aux côtés des Renault 4Ever Trophy et Peugeot 408, 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

**B**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.

**S**eres 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 dm<sup>3</sup> de volume, ce qui est peu pour la catégorie. C'est même 13 dm<sup>3</sup> 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.



ARTEFACT 3000 - COYOTE SYSTEM, SAS au capital de 3.412.340,40 € RCS Nanterre n°518.905.476.



COYOTE SECURE

## 91% DES VÉHICULES VOLÉS RÉCUPÉRÉS EN 48H\*

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

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

  
**COYOTE** | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

[moncoyote.com](https://moncoyote.com)

Offre soumise à abonnement. \*Données Coyote du 1<sup>er</sup> 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.

**L'**Avenger a été dessinée par les équipes de Daniele Caloni, 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 dm<sup>3</sup>) 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://bethethefirst.jeep.fr> et seront contactés par les vendeurs courant décembre.



## Renault Kangoo E-Tech L'électrique des familles



37 000 € environ pour ce Kangoo VP zéro émission.

**L'**a 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 



## 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 dm<sup>3</sup>, 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.



Jeep Avenger 4xe, électrique et 4x4.

## 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

I

ra est une marque du géant chinois Great Wall, dont le but est de marquer les esprits avec des voitures néo-rétro qui mélangent 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...

### 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.



550 km d'autonomie pour cette berline stylée ?



## 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 m<sup>2</sup>, vient d'ouvrir dans le 1<sup>er</sup> arrondissement de Paris.



# LA CARTE DE CRÉDIT QUI DÉPASSE LES BORNES



SE RECHARGER PARTOUT EN EUROPE <sup>(1)</sup>

FINANCER SA BORNE À DOMICILE

ÉCHELONNER SES DÉPENSES <sup>(2)</sup>

1% DE CASHBACK SUR TOUS SES ACHATS <sup>(3)</sup>

**Mobilize Visa Card <sup>(4)</sup>, 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**  
BEYOND AUTOMOTIVE

VISA CARD

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](http://www.orias.fr)). Vous disposez d'un droit de rétractation. "Mobilize Beyond Automotive" est une marque commerciale de Renault, utilisée par DIAC. <sup>(1)</sup> 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. <sup>(2)</sup> Sous réserve du montant disponible. <sup>(3)</sup> 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. <sup>(4)</sup> Visa Card = Carte Visa.



# VinFast VF 6 et VF 7 Des concurrents sérieux

COUP DE  **DE AJ**



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.**

**L**es 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 étriquée. 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'épure, 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.







## VINFAST VF 6 ET VF 7

À partir de **39 000 € et 49 000 € \***

Commercialisation : **mi-2023**

\* Estimation



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

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.

## 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. Technologiquement, 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.

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

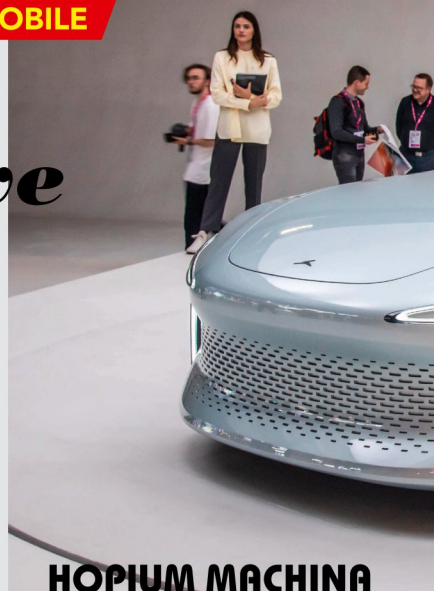
Cette voiture à hydrogène est française, sera fabriquée en Normandie, revendique 1 000 km d'autonomie et seulement 3 minutes pour faire le plein. À quelques détails près.

**D**essinée 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 rejetant 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.

**C**e "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





COUP  
DE 

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

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



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.

## 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

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

Mais le jeune patron d'Hopium 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.

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.



L'américain Fisker Ocean  
est fabriqué en Autriche.



# 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

Nous 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 cor-dée, 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 pâtir de l'opération. Grands espaces intérieurs garantis, y compris dans le coffre. Celui-ci pointe à 520 dm<sup>3</sup> banquette en place – jusqu'à 580 dm<sup>3</sup> avec les dossiers 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**

Restylage subtil pour la Classe A.

# Électricité à tous les étages

**P**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.

## MERCEDES CLASSE B

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

\* Estimation.

## Même lui

**C'**est acté. Le tout-terrain Classe G aura son pendant tout électrique, fort logiquement nommé "EQG". Une hérésie, jureront les "quatre-quatreux", 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.

Le Classe G électrique : qui l'eut cru ?



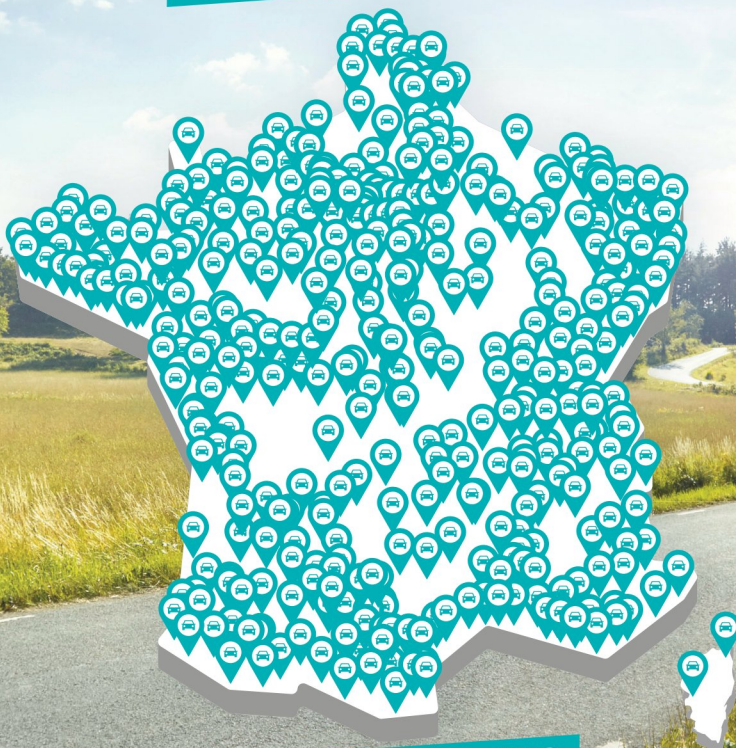
## MERCEDES EQG

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



PEUGEOT



CITROËN



OPEL



FIAT



Jeep



ABARTH

**SPOTICAR.FR**

\* Consultez nos annonces sur le site [spoticar.fr](http://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 remodele 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.

MERCEDES

## Fidélités thermiques



Le break Classe E, l'institution renouvelée.

### MERCEDES CLASSE E

À partir de **71 000 €\*** Commercialisation : **été 2023**

\* Estimation.



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

**B**onne nouvelle, l'EQE tout électrique n'envoie pas au musée la Classe E nourrie en grande partie aux énergies fossiles. Et qui le restera au moment de passer au sixième opus dans les mois qui viennent. Une nouvelle génération et non pas un simple restylage, il convient de préciser. Cela posé, il faut s'attendre à une sévère épuration de l'offre moteur. Le module hybride rechargeable à base de diesel est condamné, c'est certain, tout comme le V8 sous cachet AMG. Les 6 cylindres seraient eux aussi sur la sellette et, finalement, il ne devrait rester que des 4 cylindres, essence et diesel, hybridés d'une façon ou d'une autre. Le break Classe E sera de la partie – son absence aurait relevé du crime de lèse-majesté... Le coupé et le cabriolet estampillés CLE, à cheval sur les segments de la Classe C et de la Classe E, s'inviteront à la fête un peu plus tard.

### MERCEDES CLE

À partir de **79 000 €\***

Commercialisation : **2024**

\* Estimation.

### 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 devinons 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 a du sens, et l'électrification n'interdit pas une solide dose de sportivité via AMG. Le tout forme un ensemble cohérent.

JEAN-FRANÇOIS HUBERT

JEAN-FRANÇOIS HUBERT



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

orange™



**Maison Protégée**  
Alarme et Télésurveillance

**19**

€ 99  
/mois<sup>(1)</sup>

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

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

**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 mobiliers ne dépasse pas 100000€. Frais de résiliation de 50€. Conditions sur [telesurveillance.orange.fr](https://telesurveillance.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 avant 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



BMW M2

UWE FISCHER

## 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 dm<sup>3</sup> 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'antédiluvien 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 €.

Citroën C4 X



CITROËN

### LA GAMME CITROËN C4 X

Motorisations/Boîtes	Finitions	Prix	Malus/Bonus
<b>Essence</b>			
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 €
<b>Diesel</b>			
1.5 BlueHDi 130 ch BVA8	Feel Pack/Shine/Shine Pack	33 700/35 750/36 850 €	Malus : 125/190 €
<b>Électrique (è-C4 X)</b>			
Électromoteur 136 ch/50 kWh/BV1 <sup>(1)</sup>	Feel/Feel Pack/Shine/Shine Pack	39 950/40 300/42 350/43 450 €	Bonus : 6 000 € (1) Autonomie : 360 km.





# 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 - 95700 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 souscrit 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 Boursonne, 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 pueur. 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).



ARNAUD SAUNIER

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 <sup>(1)</sup>	Allure / Allure Pack / GT	45 450 / 46 400 / 49 500 €	Bonus : 1 000 €
PHEV 225 – 225 ch cumulés / BVA8 <sup>(2)</sup>	Allure Pack / GT	48 300 / 51 400 €	Bonus : 1 000 € <sup>(3)</sup>

(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

**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 abaissé de 10 mm, et 35 kg sont portés disparus par rapport à la Carrera tout court – 1 545 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.

Porsche 911



PORSCHE



# ROBOBOX

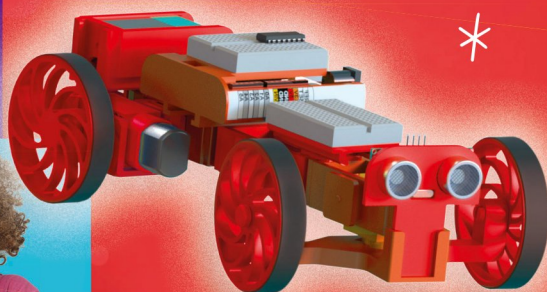
## SCIENCE & VIE

Bientôt Noël!  
Faites-vous  
offrir des box  
en cadeau !

# 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 !

### TOUTES NOS OFFRES SUR ROBOBOX.FR

à partir de

**29,99**  
par kit



**ROBOBOX**  
SCIENCE & VIE  
DISCOVERIES

Pour les 8-13 ans



**ROBOBOX**  
JUNIOR

À partir de 14 ans



**ROBOBOX**  
SCIENCE & VIE

Pour les adultes







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

**L**a 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

“ Si un projet démarre avec moins de 3 millions d'euros, il ne peut pas aller au bout. ”

Aymeric Libeau  
Dirigeant de Transition One







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

# ILLUSION ?



ERIC MALOT/PHOTOPIQR

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 inexistante 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 devenant : 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.

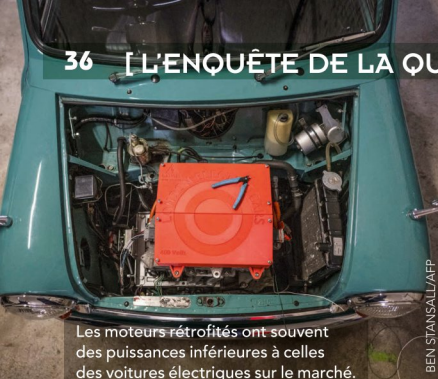
Outre les tracas administratifs, l'autre problème majeur du rétrofit est son coût, que l'on peut encore qualifier de déraisonnable. Chez Design 1880, les Fiat 500 non encore homologuées sont en pré-commande. M. Masseur livre les prix : 18 000 € si le client vient avec une caisse de Fiat 500 en parfait 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 ➔

Oter 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 reconvertie. 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.

ZERO LABS

Avec deux véhicules homologués en France, qui plus est le même mais en deux versions, à savoir la 2CV et la 2CV camionnette, le choix en véhicules rétrofités disponibles à l'achat est assez restreint. L'avenir devrait toutefois permettre de voir des Fiat 500 électriques sur les routes, mais aussi des Porsche (911, 914, 928), des MG, des Triumph Spitfire... Mais au catalogue de promesses françaises, d'autres ont déjà du concret à opposer. Au Royaume-Uni, Electric Classic Cars commercialise des kits permettant de modifier bien des voitures. La société propose un premier prix à 35 000 € (hors achat du véhicule) pour convertir une auto, et peut demander jusqu'à 115 000 € dans le cadre de la transformation d'un 4x4 qui aurait déjà bien écumé la campagne anglaise. Par exemple, un Range Rover série 1 est proposé avec une batterie de 80 kWh et 130 ch de puissance. L'engin est doté d'une direction assistée, d'un système d'aide à la descente et même d'un aspirateur à particules de freins, un système qui fera vraisemblablement partie des équipements obligatoires sur les voitures neuves d'ici quelques années. Toujours de l'autre côté de la Manche, il faut aussi noter l'existence de l'entreprise Lunaz, dont l'ex-footballeur David Beckham est actionnaire. Cette société

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 originaux, 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.



Rolls-Royce chez Lunaz.

LUNAZ



Aston Martin DB6 chez Lunaz.

LUNAZ

### L'avis de L'AUTO-JOURNAL

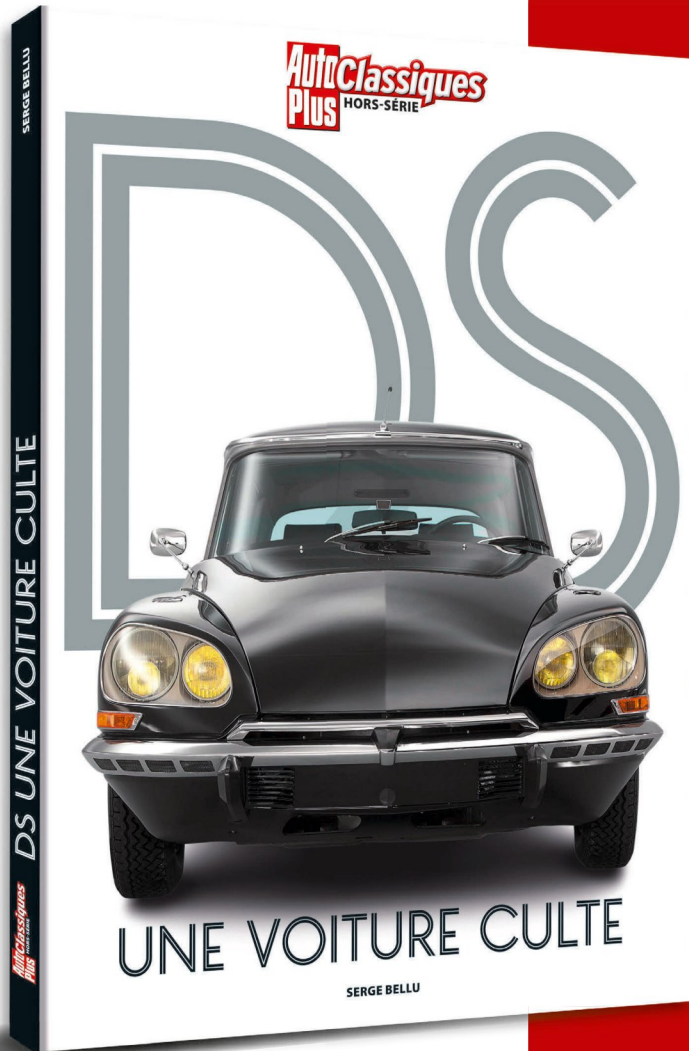
Les professionnels du rétrofit avaient presque fini par agacer à force de promettre des autos qu'ils sont dans la plus parfaite incapacité de réaliser et de livrer.

Leurs promesses devaient 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.



**AutoClassiques**  
**Plus** HORS-SÉRIE

# LE DESTIN D'UNE ICÔNE FRANÇAISE



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

**EN VENTE  
ACTUELLEMENT**





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, 2 975 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





9 846

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

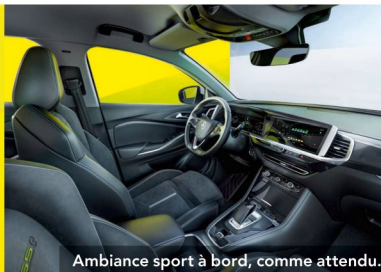


Le SUV de classe intermédiaire siglé Tesla montait sur la plus haute marche du podium en Allemagne à la fin du mois de septembre, tous types de locomotion confondus. Devant, donc, la Volkswagen Golf thermique (7 095 exemplaires, 3,2% de part de marché). Suivaient le Volkswagen Tiguan (5 887, 2,6%), la Skoda Octavia (5 786, 2,6%) et le Volkswagen T-Roc (5 135, 2,3%). La seconde voiture électrique la plus vendue était la Tesla Model 3 (3 878 exemplaires), suivie par la Fiat 500e (1 897) 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.

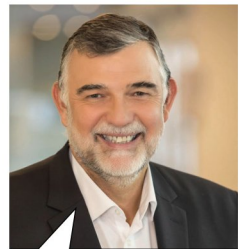


Ambiance sport à bord, comme attendu.



300 ch et la robe qui va avec.

PHOTOS : OPEL



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.

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.



SHUTTERSTOCK

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...

MUSTAFA YALCIN/AFP



*"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 pas 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...

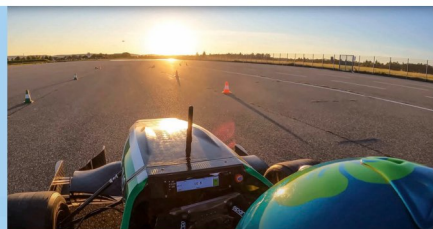


Pas l'ombre d'une commande physique à bord de l'EX90. Pas même sur le volant.

## 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 démobilitise, l'électrification omniprésente ne soulève pas un enthousiasme délirant et les voitures chinoises, représentées en surnombre, 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.

### 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 daigné se déplacer jusqu'à la Porte de Versailles ? La marque japonaise, en revanche, fera acte de présence à Caen aux dates indiquées ci-dessus, 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 M<sup>2</sup> COUVERTS

~30 MARQUES

NOMBREUSES ANIMATIONS

3 JOURS

Une éco-  
solidarité CAEN  
EVENEMENTS CAEN-EVENEMENTS.COM



Infos pratiques : [www.caen-evenements.com](http://www.caen-evenements.com)



### 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.

### 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 LEFEBVRE



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 événements 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 courent 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 bourrasque...

**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 ?



❶ L'écran central est emprunté à la 911, mais il permet désormais de suivre l'évolution de l'aérodynamisme 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.



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 Vétoux



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

**100%**  
Quotient  
Emotionnel





## AUSSI DINGUE QUE CELA PARAISSE, CE N'EST PAS MÉCANIQUEMENT QUE LA GT3 RS ESTOMACHE, 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 estomache, 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 paramétrer 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 italiens 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 8500 tr/mn
Couple maxi	■ 465 Nm à 6300 tr/mn
Type	6 cyl. à plat, essence
Cylindrée / puissance fiscale	3996 cm³ / 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	1450 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 <sub>2</sub> )	■ 40 000 € (305 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	319 179 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Options et malus inclus.

#### Équipements de série ■

4 airbags, autobloquant 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

Aide au parking AV & AR + caméra de recul (1 248 €), autocollants sur mesure (936 €), ceintures de sécurité colorées (276 €), freins carbone-céramique (9 264 €), 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 / extra-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.



**L**es 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<sup>e</sup> 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'alternateur 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 entere 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

❶ Comme dans l'Austral, le combiné d'instruments est numérique et propose plusieurs modes d'affichage bien différenciés. ❷ 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.



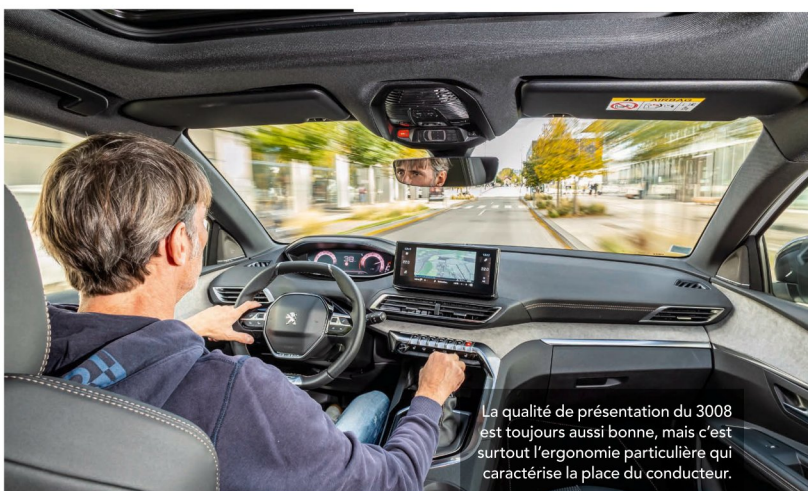
douces : elles sont presque indétectables. Cette micro-hybridation induit également la sensation discrète mais réelle d'une réponse plus rapide à la remise des gaz : bien agréable au quotidien.

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'une 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-

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 PLUS

Châssis toujours au top  
Qualité de présentation  
Commande de boîte

#### MOINS

Tarif prétentieux  
Espace aux jambes arrière  
Multimédia vieillissant



#### 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.



Peugeot, vous aurez en tout cas une sensation de cockpit, justement, alors que l'Austral paraît plus "aérée". 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
<b>Moteur/Transmission</b>		
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 cm³/7 CV	1199 cm³/7 CV
Transmission	aux roues AV	aux roues AV
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6
<b>Châssis</b>		
Diamètre de braquage	■ 11,7 m	■ 10,9 m
Pneumatiques	205/55 R 19	225/55 R 18
<b>Dimensions/Poids</b>		
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
<b>Performances</b>		
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 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	■ 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
<b>Habitabilité/Coffre</b>		
Longueur aux jambes AR	■ de 13 à 28 cm <sup>(1)</sup>	■ 24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 150/148 cm	■ 149/148 cm
Volume de coffre	■ de 525 à 650 dm³ <sup>(1)</sup>	■ 547 dm³
<sup>(1)</sup> Selon la position de la banquette arrière coulissante.		
<b>Niveau sonore</b>		
Au ralenti/90/130 km/h	■ 39,5/64,5/69,2 dB	■ 37,5/64,2/67,8 dB
<b>LE BUDGET</b>		
<b>Prix</b>		
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (118 g/km)	■ de 280 à 360 € (139 à 142 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	38950 €	41310 €
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. élec., vitres AR surteintées.

## Options

**Renault** Hayon élec. (450 €), pack City Premium (caméra 360°... : 600 €), pack Comfort (sièges AV chauff., siège cond. élec. 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 (2100 €), 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





**U**ne “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 QUE 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 Émotionnel

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.



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







❶ La banquette arrière est accueillante et l'habitabilité se montre très correcte, surtout si l'on prend en considération l'encombrement de la voiture. ❷ Avec un volume annoncé de 350 dm<sup>3</sup>, le coffre ne fait pas partie des points forts : celui d'une Renault Mégane E-Tech, pourtant plus courte, dépasse les 400 dm<sup>3</sup>.



Si elle nous a régales sur les petites routes sinueuses, le tableau se fissure toutefois un peu sur autoroute. Pas concernant la conduite, rassurez-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'ailleron 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. ■

## 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	1 685 / 500 kg

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

Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	■ 350 dm³

### LE BUDGET

Prix	■ 34 990 €
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 6 000 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	■ 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 similicuir/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'embaras 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 €

**L**es traverses 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 économes 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 ?

NB : le Volkswagen ID.4 photographié est un modèle GTX et le Skoda Enyaq une version 80X.



## 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<sup>e</sup> Volvo C40

Recharge 231 ch/69 kWh Ultimate **55400 €**

**SUR LA ROUTE** Primo, le C40 (comme le nouvel Ariya) est une traction. Deuxio, son châssis n'a pas été développé exclusivement pour un équipement 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.

**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.

## À LA LOUPE



Spécialité maison, le sélecteur de position de conduite en cristal ! Élégant (chacun ses goûts), son maniement est aisé. 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.



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.

**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 prétendument écolos mais bien moins cossus !



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

**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 le 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 économe 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 dessert 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<sup>e</sup>

**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



Très soignée et bien finie, cette planche de bord pêche 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 dm<sup>3</sup>, il offre la contenance la plus généreuse de cette sélection de SUV électriques.

## 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.

**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.

50%  
Quotient  
Emotionnel



## 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 €**

2<sup>e</sup>



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 aiguisées !

**VIE À BORD** Le SUV le plus long ici présente à 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 dm<sup>3</sup> sous son capot avant, pour par exemple ranger aisément les câbles qui encombrant 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 habitude. 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 ténue.

**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 pêche. 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'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  
Émotionnel

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







- ❶ Vaste, l'espace dévolu aux passagers arrière permet de voyager à trois sans peine.
- ❷ Le coffre est généreux, et ses formes régulières facilitent les chargements, tout comme le seuil, assez bas.
- ❸ 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 sinueuse, 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 aj ★★★★★

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-Monlhéry.

	Volkswagen ID.4	Kia EV6	Skoda Enyaq	Nissan Ariya	Volvo C40
<b>Moteur/Transmission</b>					
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
<b>Châssis</b>					
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
<b>Dimensions/poids</b>					
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
<b>Performances</b>					
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
<b>Habitabilité/Coffre</b>					
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 dm³	■ 490 + 45 dm³ (AV)	■ 588 dm³	■ 547 dm³	■ 479 + 37 dm³ (AV)
<b>Niveau sonore</b>					
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

## Skoda Enyaq

iV 80 204 ch/82 kWh

## Kia EV6

2WD 229 ch/78 kWh  
Air Design

## Volvo C40

Recharge 231 ch/69 kWh Ultimate





LE BUDGET	Volkswagen ID.4	Kia EV6	Skoda Enyaq	Nissan Ariya	Volvo C40
Prix	■ 52 500 €	■ 55 790 €	■ 51 820 €	■ 58 900 €	■ 55 400 €
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 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 <sup>(1)</sup>	54 480 €	57 240 €	56 445 €	61 200 € <sup>(2)</sup>	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, régl./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 € <sup>(3)</sup>	Série	2 360 € <sup>(4)</sup>	Série	Non
Câble rech. secteur/type 2	Série/Série	Série/Série	Série/Série	Série/Série	Série/Série
Conduite semi-autonome	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
Sellerie cuir	Non	Série (synthétique)	Série	Série	Non
Sièges avant chauffants	Série	Série	Série	Série	Série
Syst. audio haut de gamme	1 700 € <sup>(3)</sup>	Série	2 360 € <sup>(4)</sup>	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 <sup>(6)</sup> /130 kW	■ 11/150 kW
Temps de charge secteur/7,4/11,0 kW	■ 58 h/11 h 30/7 h 30	■ 39 h <sup>(5)</sup> /13 h 30/9 h	■ 58 h/11 h 30/7 h 30	■ 41 h <sup>(7)</sup> /14 h <sup>(8)</sup>	■ 33 h/11 h/7 h
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	en cours	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne	Corée	République tchèque	Japon	Belgique

### CLASSEMENT GÉNÉRAL

	1 <sup>er</sup> Volkswagen ID.4	2 <sup>e</sup> Kia EV6	3 <sup>e</sup> Skoda Enyaq	4 <sup>e</sup> Nissan Ariya	5 <sup>e</sup> Volvo C40
Sur la route	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>
Vie à bord	3 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>
Budget	2 <sup>e</sup> ex æquo	4 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup> ex æquo	5 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>

(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<sup>e</sup> 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 épingles, 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 compagne de route et de ville grâce au mode EV. Mais d'une Audi, j'attends un autre agrément!



## 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.







## PLUS CE QUE C'ÉTAIT

Au premier regard, c'est flatteur : 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 60000 € (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 6600 € 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.

## 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 gomme 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.

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



# 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-Montréty.

### Moteur/Transmission

Puissance cumulée	■ 245 ch <sup>(1)</sup>
Couple maxi	■ 250 Nm à 1500 tr/mn + 330 Nm élec. <sup>(2)</sup>
Type	4 en ligne tb ess. + 1 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	■ 1395 cm³ / 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/mn + 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	■ 1633/1400 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 coudes AV/AR	■ 148/143 cm
Volume de coffre	■ 294 dm³

### Niveau sonore

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

## LE BUDGET

Prix	■ 46270 €
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 1000 € (31 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(3)</sup>	■ 60385 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité <sup>(4)</sup>

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

### Équipements de série ■

7 airbags, dim bizona, étriers freins rouges, jantes 17 pouces, pack Sport, régul. 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 €), régul. adaptatif (710 €), sièges AV élec. (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 Compétition, 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 explose.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# 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 Méline Priam



J'ai été surprise par le comportement routier, bien moins "pépère" 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.

**S**ur 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 SINUEUSES ●●●

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.



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



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 sinueuses.

### 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'antan, 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 dm<sup>3</sup> au modèle 5 places, sièges de troisième rang rabattus. Et franchement, 485 dm<sup>3</sup>, 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 dm<sup>3</sup> contre 575 dm<sup>3</sup> 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 paramétrer "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. ■





# NISSAN X-TRAIL e-4orce

## 213 ch 7 places Tekna+

### EN CHIFFRES

#### DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	213 ch <sup>(1)</sup>
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 cm³/8 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 4600 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 dm³

#### LE BUDGET

Prix	56 000 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	400 à 1172 € (143 à 152 g/km)
Malus poids	830 à 1650 €
Prix du modèle essayé <sup>(2)</sup>	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, aff. tête haute, AFIL, Bluetooth, cam. AR, charg. induction, clim auto bizona, conduite autonome niv. 2, feux AV matriciels, dét. pluie/lum., frein. urg. auto, hayon élec., jointes alliage 20 pouces, lect. panneaux, rétros 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
Paqs 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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

**PLUS**  
Comportement équilibré  
Confort  
Équipement complet

**MOINS**  
Effet de patinage du moteur en charge  
Malus  
Détails d'ergonomie

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



① Banquette coulissante reculée, on est bien loti sur la 2<sup>e</sup> rangée. Pour embarquer deux autres personnes, il faudra concéder de la place au niveau des jambes. ② Sur la 3<sup>e</sup> rangée, ces places d'appoint n'amuseront que les enfants!



# 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 Méline Priam Photos Kelly Serfoss

**I**l 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'accroissent, 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 ➤









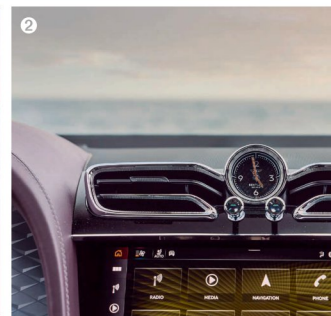
indispensable" de la catégorie, auquel le SUV britannique se plie volontiers. Elles lui permettent d'abaisser son diamètre de braquage à 11,8 m : pas mal pour un gabarit pareil !

## 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 dm<sup>3</sup> 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 ●●●





## L'avis de Méline Priam



J'ai du mal à concevoir un SUV comme une limousine. Il est luxueux et confortable, mais n'a pas la classe d'une Mulsanne !



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.

- 1 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.
- 2 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 friserient 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 6000 tr/mn
Couple maxi	■ 770 Nm à 2000 tr/mn
Type	V8 biturbo, essence
Cylindrée/puissance fiscale	3996 cm <sup>3</sup> /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/emplacement	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 <sup>3</sup> (1)

(1) En configuration 4 + 1 places. 484 dm<sup>3</sup> en 5 places.

#### LE BUDGET

Prix	■ 284 584 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 40 000 € (294 g/km)
Malus au poids	0 € (2)
Prix du modèle essai <sup>(3)</sup>	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 démarrage 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 (4 464 €), 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 préférence sur des routes à sa (dé)mesure, y compris tarifaire.**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT



Peugeot 2008

## Une 2008 hybride ?

Je suis possesseur d'une Peugeot 308 1.2 PureTech EAT6 130 ch de 2015 (40000 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.

YANN LEBEVRE

YANN LEBEVRE



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.



YANN LEBEVRE

## 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.



# Auto Young Plus timers

LE MAGAZINE DES ANCIENNES QUI SONT PLUS QUE DE SIMPLES OCCASIONS

**LE MAGAZINE DES ANCIENNES  
QUI SONT PLUS QUE DE SIMPLES OCCASIONS**



**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



Olivier 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, sillonner 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.







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. ➔





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



Matthieu Lamoure et Pierre Novikoff sur la collection Baillon.

## **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 découverture 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."

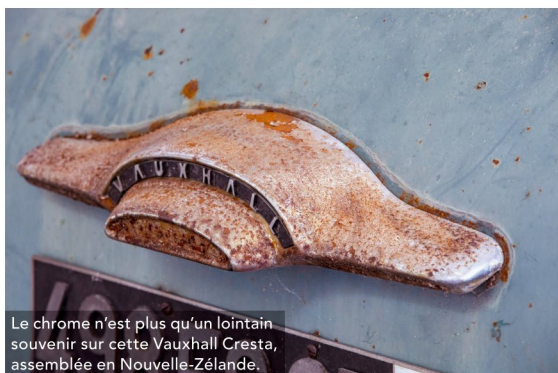
### **TOUCHE-À-TOU**

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 cm<sup>3</sup>.

## 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 raretés, 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<sup>e</sup> 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 équipages 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<sup>es</sup>) – 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. Troisième 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



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





Premiers leaders de la saison, Matthieu Vaxivière, André Negrão et Nikolas 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

“ 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. ”

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 succèdera 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.







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

#### EN MESURES

L/1/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'aluminium, 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

### CONSUMMATION 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 sinueuse des moyennes extrêmement flatteuses."

## ↓ 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-glaces ne disposant que d'une seule vitesse de route et la commande d'avertisseur étant, comme en 1930, disposée au centre du volant."

### VISIBILITÉ MÉDIOCRE VERS L'ARRIÈRE

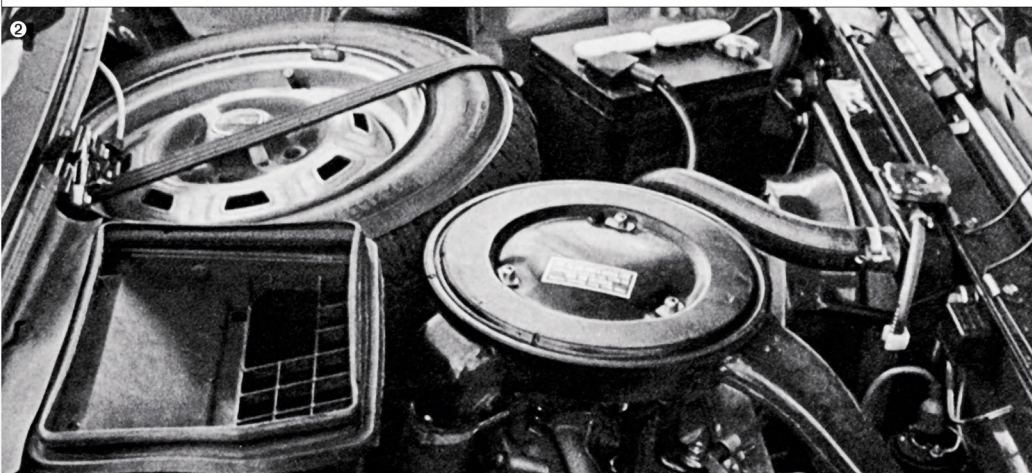
"Le conducteur n'est guère gâté lorsqu'il se tourne vers l'arrière. Compte tenu du dessin de la carrosserie et de la présence du coffre arrière, la glace de custode ainsi que les petites glaces postérieures sont placées et il est difficile de se ranger avec précision."

### 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 Comme de très nombreux coupés, cette Fiat se montre habitable à l'avant mais bien plus étriquée 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.

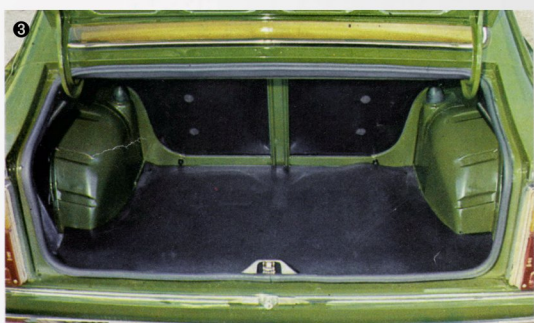


“ C'est abuser du client que de proposer une voiture aussi pauvre à un tel prix, et ce, même si sa technique est séduisante. ”





- ❶ L'arrière haut et massif de ce coupé ne manque pas d'originalité, mais la rétrovision 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 dm<sup>3</sup> mesurés par L'AJ.



## 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 rechigne 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

## 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...



# KIA SORENTO

Le Kia Sorento en est à sa 4<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 dm<sup>3</sup> 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

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

(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).



Le Sorento fait partie des rares SUV disponibles en 7 places, hybrides et 4 roues motrices.





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.

## 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 sassez 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**

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

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

<b>MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE</b>		<b>1.6 T-GDi 260 PHEV ♥</b>
Puissance cumulée (ch)		260 <sup>(3)</sup>
Couple maxi (Nm)		265 à 1500 tr/mn + 304 (élec.) <sup>(4)</sup>
Autonomie électrique (km)		48
<b>Performances</b>		
Vitesse maxi (km/h)		204
0 à 100 km/h (s)		8,9
90 à 130 km/h en Drive (s)		7,5
<b>Budget</b>		
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.

## 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 1900 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.



## 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

## 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 dépouillé.

## ACTIVE (MOTION + 4 000 €) ♥

À partir de ce niveau, vous pouvez cocher l'option 7 places pour 950 €, ce qui amène deux sièges escamotables en plus en 3<sup>e</sup> 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 + 4 000 €) ♥

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 + 4 000 €)

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!



1 Les compteurs sont numériques mais assez peu personnalisables. 2 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. 3 L'habitabilité aux places arrière est très généreuse, et sur la finition haut de gamme, les places arrière sont chauffantes : grand luxe! 4 En configuration 5 places, le coffre dépasse les 600 dm<sup>3</sup> : une vraie soute! 5 Les places de la 3<sup>e</sup> rangée sont un peu plus accueillantes que d'habitude, mais leur accès est malaisé.





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 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

### ACCESSOIRES

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

(47 990 € hors options, malus écologique 1 074 € 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 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 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 (privilegiez 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.

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)	Une version à 3 cylindres apparue au restylage. Ce moteur n'est pas un foudre de guerre mais anime fièrement la Leon, avec un niveau de consommation correct.
1.4 TSI	122/125/150 ACT	7 (122 ch)	La majoration de cylindrée et le niveau de puissance supérieur donnent du pep à cette version assez répandue et qui convient bien à la Leon. Le modèle 150 ch bénéficie d'un système de désaccouplement des cylindres.
<b>1.5 TSI</b>	<b>150</b>	<b>7,3 (DSG)</b>	<b>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.</b>
1.8 TSI	180	6*	Cette version assez rare est considérée comme un premier pas vers la sportivité. Pourquoi pas, car les exemplaires en circulation sont souvent très bien équipés, mais le budget carburant est forcément élevé.
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.
<b>Gaz</b>			
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.
<b>Diesel</b>			
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.

## LES INFOS CLÉS

Essence :  
à partir de 12 000 €<sup>(1)</sup>

Diesel : à partir de 13 000 €<sup>(1)</sup>

Génération : troisième

Commercialisation :  
janvier 2013 à avril 2020

Restylage : janvier 2017

Type de carrosserie : compacte

Nombre d'exemplaires  
en circulation : 53 279

<sup>(1)</sup> 100 000 km maximum.





## NOTRE CHOIX

### Seat Leon 1.5 TSI 150 DSG7 Xcellence de 2019

1<sup>er</sup> prix prospecté : **21 000 €**  
60 000 km



#### TECHNIQUE

##### Moteur/Transmission

Puissance maxi	150 ch de 5000 à 6000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm de 1500 à 3500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne
Cylindrée	1498 cm <sup>3</sup>
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/h/emplacement	4,27/1,82/1,46/2,64 m
Poids/tractable freiné	1306/1500 kg

#### LA CONDUITE

##### Performances/Freinages

1 000 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 <sup>3</sup>

#### LE BUDGET

Assurance <sup>(1)</sup> : 821 €	Carte grise <sup>(2)</sup> : 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 <sup>(3)</sup>	357 €	Distribution	302 €
Amortisseurs AR <sup>(3)</sup>	254 €	Embrayage	BVA
Disques AV <sup>(3)</sup>	206 €	FAP	2933 €
Disques AR <sup>(3)</sup>	176 €	Pneus <sup>(3)</sup>	260 €
Plaquettes AV <sup>(4)</sup>	150 €	Feu AV	573 €
Plaquettes AR <sup>(4)</sup>	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 33,50 € 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 essuyé quelques plâtres, elle reste une auto désirable sur d'autres aspects.

## LES PANNES

### 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'encrassement 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 à-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<sup>e</sup> 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.





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

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

## En cadeau

## les écouteurs sans fil

## Bluetooth



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

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

## Bulletin d'abonnement

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

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

# M042 # D1381052

☐ **VOTRE OFFRE SANS ENGAGEMENT**  
résiliable sans frais à tout moment

**- 34%**

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

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

**IBAN:**

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

\_\_\_\_\_ **Date et signature obligatoires**

Le: 

--	--

--	--

--	--

☐ VOTRE OFFRE 1 AN

**-28%**

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

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

■ Vous souhaitez régler par carte bancaire ?

Rendez-vous sur [kiosquemag.com/titres/auto-journal/offres](http://kiosquemag.com/titres/auto-journal/offres)  
C'est rapide, simple et 100% sécurisé !



Disponible sur  
kiosquemag.com

☐ M. ☐ Mme Nom\*\* : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Prénom\*\* : | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Adresse\*: \_\_\_\_\_

Code postal\*\* : Ville\*\* :

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

Email: \_\_\_\_\_

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

[illegible]



# LE PRIX DU NEUF

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

ALFA ROMEO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
TONALE			
1.5T Hybrid 130 ch Super	7	210	35 400
1.5T Hybrid 160 ch Ti	8	280	42 400
1.6T Diesel 130 ch Super	7	650	35 900
Surocit Sprint : Super + 2 500 €			
Surocit Ti : Sprint + 2 500 €			
Surocit Veloce : Ti + 2 500 €			
Surocit Edizione Speciale : Sprint + 1 100 €			

GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Super	11	2 205	47 900
2.0 Turbo 280 ch Ti Q4	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 Q4	12	330	56 400
Surocit Sprint : Super + 2 000 €			
Surocit Ti : Sprint + 2 400 €			
Surocit Veloce : Ti + 2 100 €			
Surocit 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 Q4	10	1 504	54 500
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4	12	1 504	60 300
Surocit Sprint : Super + 2 000 €			
Surocit Ti : Sprint + 2 400 €			
Surocit Veloce : Ti + 2 100 €			
Surocit Estrema : Veloce + 5 500 €			

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	157 513
Vantage F1 Roadster	NC	40 000	181 512
DB11 V8 Coupé	NC	40 000	195 529
DB11 V12 Coupé	53	40 000	216 000
DB11 Volante V8	NC	40 000	211 866
DBS Coupé	NC	40 000	303 529
DBS Volante	NC	40 000	320 067
DBX	48	40 000	194 420
DBX 707	NC	40 000	204 504



Audi

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

AUDI			
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
Surocit Advanced : "base" + 3 500 €			
Surocit S line : Advanced + 3 000 €			
Surocit Competition : S line + 500 €			
Surocit Design Line : S line + 1 000 €			

A1 ALLSTREET			
25 TFSI Design	5	75	26 180
30 TFSI Design	6	50	27 110
35 TFSI Design Luxe S tronic	8	650	36 110
Surocit Design Luxe : Design + 5 100 €			

Q2			
30 TFSI Design	6	100	31 560
35 TFSI Design	8	170	33 620
SQ2	19	10 980	55 540
30 TDI Design	6	0	33 520
35 TDI S line S tronic	8	0	41 660
Surocit S line : Design + 3 600 €			
Surocit Design Luxe : S line + 955 €			
Surocit S line Plus : Design Luxe + 1 500 €			

A3 SPORTBACK			
30 TFSI	8	0	29 370
30 TFSI Mild Hybrid S tronic	6	0	31 520
35 TFSI Design	8	150	32 910
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	75	35 060
40 TFSI Mild Hybrid S line Quattro	10	2 205	44 050
S3	20	8 671	58 190
RS3	28	21 965	69 990
40 TFSI e	8	1 000	39 670
45 TFSI e Competition	8	1 000	46 270
30 TDI	6	0	30 400
30 TDI Design	8	0	37 920
40 TDI S line Quattro S tronic	11	818	46 960
Surocit Design : "base" + 2 510 €			
Surocit S line : Design + 5 290 €			
Surocit Design Luxe : Design + 5 555 €			

A3 BERLINE			
Surocit : Sportback + 555 € à + 1 400 €			
TT			
40 TFSI S tronic	11	1 074	44 610
45 TFSI S tronic	14	2 370	50 050
TTS	19	10 488	66 830
RS	28	19 641	81 780
Surocit S line : "base" + 5 400 €			
Surocit Competition Plus : S line + 2 650 €			
Surocit Heritage : S line + 2 250 €			
Surocit RS Iconic Edition : RS + 37 445 €			

TT ROADSTER			
Surocit : coupé + 3 000 €			
Q3			
35 TFSI	8	2 205	36 550
40 TFSI Design Luxe Quattro S tronic	10	4 818	52 370
RS	29	33 147	73 870
45 TFSI e	8	1 000	47 800
35 TDI	8	330	39 580
40 TDI S line Quattro S tronic	11	2 205	53 480
Surocit Design : "base" + 2 900 €			
Surocit Advanced : Design + 3 080 €			
Surocit S line : Design + 3 800 €			
Surocit Design Luxe : S line + 1 240 €			

Q3 SPORTBACK			
35 TFSI	8	983	39 565
RS	29	34 224	75 810
45 TFSI e	8	0	50 815
35 TDI	8	170	42 595
40 TDI S line Quattro S tronic	11	3 331	55 895
Surocit Design : "base" + 2 300 €			
Surocit Advanced : Design + 2 500 €			
Surocit S line : Design + 3 800 €			

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

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

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

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

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

A5 COUPE			
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	310	47 670
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	310	51 430
RS5	34	29 070	100 540
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9	0	49 920
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	190	52 890
ST TDI	23	9 703	82 650
Surocit S line : Design + 6 300 €			
Surocit S Edition : S line + 3 500 €			
Surocit Aus : S line + 1 100 €			

A5 SPORTBACK			
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	260	47 670
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	400	51 430
RS5	34	33 107	100 540
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9	0	49 920
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	230	52 890
ST TDI	23	10 961	82 650
Surocit S line : Design + 6 300 €			
Surocit S Edition : S line + 3 500 €			
Surocit Aus : S line + 1 100 €			

A5 CABRIOLET			
40 TFSI Mild Hybrid S line S tronic	11	2 205	63 130
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	8 362	69 850
S5	24	22 321	88 050
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	400	61 620
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	1 172	64 590
Surocit Aus : S line - 620 €			

Q5			
45 TFSI Design	16	13 109	59 800
50 TFSI e Design	16	0	64 810
55 TFSI e S line	16	0	73 110
35 TDI Design	9	918	54 510
40 TDI Design	11	4 131	57 500
SQ5 TDI	22	32 906	83 260
Surocit S line : Design + 4 900 €			
Surocit Aus : S line + 4 000 €			

Q5 SPORTBACK			
45 TFSI S line	16	13 109	63 000
50 TFSI e Design	16	0	67 510
55 TFSI e S line	16	0	75 810
35 TDI Design	9	1 198	57 710
40 TDI Design	11	4 331	60 700
SQ5 TDI	22	32 906	85 960
Surocit S line : Design + 4 400 €			
Surocit Aus : S line + 4 500 €			

A6			
45 TFSI S line	16	2 544	63 880
50 TFSI e S line Quattro	16	0	71 370
55 TFSI e Competition Quattro	12	0	75 710
35 TDI S line S tronic	9	280	57 860
40 TDI S line S tronic	11	280	61 510
45 TDI Quattro S line S tronic	14	4 552	68 950
50 TDI Quattro S line S tronic	17	7 039	72 290
ST TDI	23	11 850	88 540
Surocit Aus : S line + 500 €			
Surocit Aus Extended : Aus + 11 100 €			

A6 AVANT			
RS6	52	40 000	137 650
Surocit : berline + 2 600 €			

A6 ALLROAD			
40 TDI Aus	11	2 386	74 850
45 TDI Aus	14	2 915	79 390
50 TDI Aus	17	11 150	82 730
55 TDI Aus	23	11 104	87 720
Surocit Aus Extended : Aus + 10 300 €			

A7 SPORTBACK			
45 TFSI S line	16	2 370	75 580
RS7	52	40 000	143 920
40 TDI S line	11	280	73 450
50 TDI S line Quattro	17	7 559	84 660
S7 TDI	23	13 830	96 150
Surocit Aus : S line + 4 000 €			
Surocit Aus Extended : Aus + 10 000 €			

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

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

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

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



116d	6	0	32 500
118d	7	0	34 350
120d xDrive	10	190	42 850
Surcit Edition Sport: "base" + 2 500 €			
Surcit M Sport: Edition Sport + 2 300 €			
Surcit Edition M Sport Pro: M Sport + 4 450 €			

## SÉRIE 2 COUPE

218i	8	650	39 550
220i	10	360	43 450
M240i	26	6 375	59 150
M2	NC	NC	79 900
220d	10	0	46 350
Surcit M Sport: "base" + 4 400 €			

## SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

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

## SÉRIE 2 GRAN COUPE

218i	7	75	34 100
220i	9	260	39 700
M235i xDrive	19	2 544	56 850
216d	6	0	36 200
218d	8	0	37 000
220d	10	75	43 200
Surcit M Sport: "base" + 4 800 €			

## X1

sDrive18i	7	400	39 900
xDrive23i	12	650	47 500
sDrive18d	8	75	42 200
xDrive23d	12	0	48 900
Surcit xLine: "base" + 2 450 €			
Surcit M Sport: xLine + 1 450 €			

## X2

sDrive18i Premiere	7	280	34 550
sDrive20i Premiere	11	540	41 150
M35i Auto	19	4 279	58 700
xDrive25e Premiere	7	1 000	48 800
sDrive16d Premiere	6	125	34 950
sDrive18d Premiere	8	50	37 700
xDrive20d Premiere Auto	10	330	45 050
Surcit Lounge: Premiere + 5 050 €			
Surcit M Sport: Lounge + 2 350 € + 2 750 €			
Surcit M Sport X: M Sport + 0 €			

## SÉRIE 3

318i Lounge	8	540	42 600
320i Lounge xDrive	10	1 278	48 100
M340i xDrive	26	6 375	69 600
M3 Competition	41	40 000	105 100
320e Lounge	9	0	52 150
330e Lounge	10	0	56 100
316d Lounge	6	0	43 900
318d Lounge	8	0	46 050
320d Lounge	10	0	49 900
330d Lounge xDrive	17	330	58 350
M340d xDrive	22	1 276	71 450
Surcit M Sport: Lounge + 3 850 € + 4 350 €			

## SÉRIE 3 TOURING

Surcit: Berline + 2 200 €			
---------------------------	--	--	--

## SÉRIE 4 COUPE

420i	10	510	59 900
M440i xDrive	25	4 429	70 650
M4 Competition	41	40 000	107 650
M4 CSL	NC	NC	178 000
420d	10	0	54 450
430d xDrive	17	790	61 600
M440d xDrive	22	2 033	71 750
Surcit M Sport: "base" + 2 400 €			

## SÉRIE 4 GRAN COUPE

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

## SÉRIE 4 CABRIOLET

420i	10	1 172	58 400
M440i xDrive	26	8 025	77 150
M4 Competition xDrive	41	40 000	118 650
420d	10	550	60 950
430d	26	1 630	65 700
M440d xDrive	22	4 311	78 250
Surcit M Sport: "base" + 2 400 €			

I4			
eDrive40	5	3 000	59 950
M50	11	0	73 750
Surcit M Sport: "base" + 3 650 €			

## Z4

sDrive20i	11	2 370	48 250
sDrive30i	15	2 370	56 650
M40i	23	7 851	69 250
Surcit M Sport: "base" + 6 300 €			

## X3

xDrive20i xLine	10	5 568	52 100
M40i	24	19 340	79 000
M Competition	41	40 000	111 700
xDrive30e xLine	10	0	62 250
sDrive18d xLine	8	1 590	52 400
xDrive20d xLine	10	2 224	56 400
xDrive30d xLine	17	4 644	63 100
M40d	22	7 755	78 000
Surcit M Sport: xLine + 6 000 €			

## IX3

Inspiring	6	0	69 950
Surcit Impressive: Inspiring + 8 100 €			

## X4

xDrive30i xLine	14	5 443	60 950
M40i	24	18 760	80 750
M Competition	41	40 000	114 000
xDrive20d xLine	10	2 048	59 250
xDrive30d xLine	17	4 470	65 950
M40d	22	7 768	79 750
Surcit M Sport: xLine + 5 800 €			

## SÉRIE 5

520i Lounge	10	310	54 100
M5 Competition	57	40 000	143 300
530e Lounge	10	0	62 200
545e xDrive Lounge	17	0	74 500
518d Lounge	8	0	51 650
520d Lounge	10	0	55 100
530d xDrive Lounge	17	1 260	66 600
540d xDrive Lounge	22	1 790	71 600
Surcit Luxury: Lounge + 5 300 €			
Surcit M Sport: Lounge + 5 100 €			

## SÉRIE 5 TOURING

Surcit: berline + 2 600 €			
---------------------------	--	--	--

## SÉRIE 6 GRAN TURISMO

620d Lounge xDrive	10	1 640	65 250
630d Lounge xDrive	17	3 529	73 500
Surcit M Sport: Lounge + 5 650 €			
Surcit M Sport: Luxury + 1 150 €			

## SÉRIE 7

750i xDrive	44	40 000	125 500
745d	13	0	108 950
730d xDrive	16	3 486	102 750
740d xDrive	22	4 201	109 750
Surcit M Sport: "base" + 7 350 €			
Surcit Exclusive: M Sport + 4 200 €			

## I7

xDrive60	NC	0	139 900
----------	----	---	---------

## SÉRIE 8 COUPE

840i xDrive	22	15 581	108 900
M850i xDrive	44	40 000	131 600
M8 Competition	57	40 000	174 800
840d xDrive M Sport	22	6 179	111 100

## SÉRIE 8 GRAN COUPE

Surcit: coupé + 3 000 €			
-------------------------	--	--	--

## SÉRIE 8 CABRIOLET

Surcit: coupé + 8 000 €			
-------------------------	--	--	--

## X5

M50	44	40 000	100 050
M Competition	56	40 000	147 900
xDrive45e Lounge	15	0	87 350
xDrive30d Lounge Auto	16	9 755	74 600
xDrive40d Lounge	22	12 212	79 800

## X6

M50i	44	40 000	103 000
M Competition	56	40 000	150 700
xDrive30d Lounge	16	9 418	81 000
xDrive40d Lounge	2	11 996	86 200
Surcit M Sport: Lounge + 6 050 €			

## IX

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

X7			
M60i	44	40 000	133 500
xDrive40d	22	20 396	101 900
Surcit M Sport: "base" + 4 650 €			

## CHEVROLET

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Corvette Stingray Coupé 2LT	NC	40 000	88 620
Corvette Stingray Cabriolet 2LT	NC	40 000	98 860

## CITROËN

**GARAGE DU CLOS**  
91 LINAS 01 69 80 72 80  
2 avenue Ettore Bugatti  
91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00  
47 avenue du Général de Gaulle  
[www.honda-montlhery.com](http://www.honda-montlhery.com)

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI	NC	900	6 990
AMI	NC	900	6 990
Surcit Orange/Khaki/Grey/Blue + AMI + 400 €			
Surcit Pop: Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €			
Surcit Vibe: Pop + 460 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI	NC	900	6 990
AMI	NC	900	6 990
Surcit Orange/Khaki/Grey/Blue + AMI + 400 €			
Surcit Pop: Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €			
Surcit Vibe: Pop + 460 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI	NC	900	6 990
AMI	NC	900	6 990
Surcit Orange/Khaki/Grey/Blue + AMI + 400 €			
Surcit Pop: Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €			
Surcit Vibe: Pop + 460 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI	NC	900	6 990
AMI	NC	900	6 990
Surcit Orange/Khaki/Grey/Blue + AMI + 400 €			
Surcit Pop: Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €			
Surcit Vibe: Pop + 460 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI	NC	900	6 990
AMI	NC	900	6 990
Surcit Orange/Khaki/Grey/Blue + AMI + 400 €			
Surcit Pop: Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €			
Surcit Vibe: Pop + 460 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI	NC	900	6 990
AMI	NC	900	6 990
Surcit Orange/Khaki/Grey/Blue + AMI + 400 €			
Surcit Pop: Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €			
Surcit Vibe: Pop + 460 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI	NC	900	6 990
AMI	NC	900	6 990
Surcit Orange/Khaki/Grey/Blue + AMI + 400 €			
Surcit Pop: Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €			
Surcit Vibe: Pop + 460 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI	NC	900	6 990
AMI	NC	900	6 990
Surcit Orange/Khaki/Grey/Blue + AMI + 400 €			
Surcit Pop: Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €			
Surcit Vibe: Pop + 460 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI	NC	900	6 990
AMI	NC	900	6 990
Surcit Orange/Khaki/Grey/Blue + AMI + 400 €			
Surcit Pop: Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €			
Surcit Vibe: Pop + 460 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI	NC	900	6 990
AMI	NC	900	6 990
Surcit Orange/Khaki/Grey/Blue + AMI + 400 €			
Surcit Pop: Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €			
Surcit Vibe: Pop + 460 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI	NC	900	6 990
AMI	NC	900	6 990
Surcit Orange/Khaki/Grey/Blue + AMI + 400 €			
Surcit Pop: Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €			
Surcit Vibe: Pop + 460 €			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI	NC	900	6 990
AMI	NC	900	6 990
Surcit Orange/Khaki/Grey/Blue + AMI + 400 €			
Surcit Pop: Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €			
Surcit Vibe: Pop + 460 €			

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



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

DS 9			
1.6 PureTech 225 ch Performance Line +	13	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
Surocit Rivoli + Performance Line + 2 900 € à 4 000 €			

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

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

ABARTH 595			
595	9	1 279	22 990
595 Turismo	9	1 279	24 590
695 Competizione	10	1 629	27 990

500C (CABRIOLET)			
Surocit + berline + 2 800 €			
ABARTH 595C			
Surocit + berline + 3 000 €			

500 E			
23.8 kWh Action	3	6 000	24 900
42 kWh Icone	3	6 000	30 200
Surocit Action Plus + Action + 1 500 €			
Surocit (RED) Action Plus + 1 500 €			
Surocit Icone Plus + Icone + 2 000 €			
Surocit La Prima + Icone Plus + 3 000 €			

500 E 3+1			
Surocit + berline + 2 000 €			
500 E CABRIOLET			
Surocit + berline + 3 400 €			

500L			
1.3 MultiJet 95 ch Sport	5	50	23 290
Surocit Hey Google + Sport + 0 €			
Surocit (RED) Sport + 0 €			

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

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

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

500X			
1.0 13 120 ch Cult	6	330	22 590
1.3 14 150 ch Cross DCT	8	650	27 590
1.6 MultiJet 130 ch Cross	7	170	29 090
Surocit Cross + Cult + 2 000 €			
Surocit Hey Google + Cross + 1 000 €			
Surocit Connect Edition + Cross + 2 400 €			
Surocit Sport + Cross + 3 000 €			
Surocit Club + Sport + 2 000 €			
Surocit Youth Club Capri + 980 €			

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

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

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

TIPO STATION WAGON			
Surocit : 5 Portes + 1 500 €			

FORD			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
FIESTA (3 & 5 PORTES)			
1.0 FlexiFuel 95 ch ST-Line	5	NC	22 790
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line	6	0	23 890
ST	11	1 074	28 890
Surocit ST-Line X : ST-Line + 1 100 €			

FIESTA ACTIVE			
1.0 FlexiFuel 95 ch X	5	0	23 890
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	6	0	24 990

ECOSPORT			
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6	0	24 150
Surocit Active + Titanium + 1 000 €			

PUMA			
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ch Titanium	6	0	24 900
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line Powershift	8	0	32 150
ST	11	1 504	35 450
Surocit Titanium X : Titanium + 2 000 €			
Surocit ST-Line : Titanium X + 0 €			
Surocit ST-Line X : ST-Line + 2 000 €			
Surocit ST-Line X Gold Edition : ST-Line X + 2 900 €			
Surocit ST-Line Vignale : ST-Line X + 2 400 €			
Surocit ST Gold Edition : ST + 2 500 €			

FOCUS			
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ch ST-Line X	NC	0	29 900
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X	NC	0	31 100
ST	NC	8 671	38 550
1.5 EcoBlue 120 ch ST-Line X	NC	0	30 700
Surocit Titanium Vignale : ST-Line X + 3 300 €			

FOCUS ACTIVE			
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ch X Auto.	NC	0	29 900
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	NC	0	33 100
1.5 EcoBlue 120 ch X Auto.	NC	0	32 700
Surocit Vignale X + 2 200 €			

FOCUS SW (BREAK)			
Surocit + berline + 1 200 €			
FOCUS SW ACTIVE			
Surocit + berline + 1 200 €			

KUGA			
2.5 Duratec Hybrid 190 ch Titanium i-AWD	8	0	40 650
2.5 Duratec Hybride Rechargeable 225 ch Titanium 13	10	1 000	41 650
2.5 Duratec 190 ch Hybride Plug-In Titanium	8	0	38 950
Surocit ST-Line : Titanium + 2 000 €			
Surocit ST-Line X : ST-Line + 2 400 €			
Surocit Vignale : ST-Line X + 2 600 €			

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

MONDEO SW			
Surocit + berline + 1 000 €			
S-MAX			
2.5 Duratec 190 ch Hybrid ST Line	8	2 746	48 950
Surocit Vignale : ST-Line + 6 700 €			

GALAXY			
2.5 Duratec 190 ch Hybrid Titanium Business	8	2 598	50 950

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

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

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

MUSTANG CONVERTIBLE			
Surocit + Fastback + 4 000 €			
TOURNEO COURIER			
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5	260	16 120
Surocit Trend : Ambiente + 510 €			
Surocit Sport : Trend + 1 740 €			
Surocit Titanium : Sport + 0 €			

NOUVEAU TOURNEO CONNECT			
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	NC	27 620
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	NC	28 820
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	NC	30 020
Surocit Active : Titanium + 1 100 €			

HONDA			
 <b>GARAGE DU CLOS</b>			
91 LINAS	01 69 80 72 80		
2 avenue Ettore Bugatti			
91 VILLEBON SUR YVETTE	01 69 31 55 00		
47 avenue du Général de Gaulle			
www.honda-montlhery.com			

TYPE	CV	B/M*	PRIX
E			
153 ch Advance 16"	4	6 000	41 270
Surocit Advance 17" : Advance 16" + 0 €			

JAZZ			
1.5 i-MMD Elegance	5	0	24 050
Surocit Executive : Elegance + 1 700 €			
Surocit Exclusive : Executive + 1 500 €			
Surocit Style : Exclusive + 1 500 €			

JAZZ CROSSTAR			
1.5 i-MMD Exclusive	5	0	29 370
Surocit Exclusive B-Ton : Exclusive + 950 €			
Surocit URBAN : Exclusive B-Ton + 50 €			

HR-V			
1.5 i-MMD Executive	6	0	32 910
Surocit Advance : Executive + 2 500 €			
Surocit Advance Style : Advance + 2 500 €			

CIVIC			
EHEV Executive	7	0	32 400
Surocit Sport : Executive + 1 300 €			
Surocit Advance : Sport + 3 400 €			

CR-V			
2.0 i-MMD Comfort	8	1 074	39 070
Surocit Elegance : Comfort + 3 900 €			
Surocit Exclusive : Elegance + 6 620 €			

HYUNDAI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
i10			
1.0 67 ch Eco Initia	4	0	12 640
1.0 67 ch Intuitive BVR	4	0	15 700
1.2 84 ch N Line	4	0	17 750
1.0 i-GD 100 ch N Line	5	0	18 550

i20			
1.2 84 ch Initia	4	0	17 100
1.0 i-GD 100 ch Hybrid 48V Intuitive	5	0	20 600
N	11	1 901	28 400
Surocit Intuitive : Initia + 1 600 €			
Surocit Intuitive : Intuitive + 2 300 €			
Surocit N Line Michel Vaillant : Creative + 400 €			
Surocit Executive : Creative + 3 000 €			

BAYON			
1.2 84 ch Initia	4	0	18 150
1.0 i-GD 100 ch Hybrid 48V Initia	5	0	20 150
Surocit Intuitive : Initia + 2 450 €			
Surocit Creative : Intuitive + 2 300 €			
Surocit Executive : Creative + 3 000 €			

KONA			
1.0 i-GD 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6	0	24 350
Hybrid Initia	5	0	27 000
Electric 136 ch Intuitive	2	6 000	36 400
Electric 204 ch Intuitive	3	6 000	41 200
Surocit Intuitive : Initia + 1 450 €			
Surocit Creative : Intuitive + 2 350 €			
Surocit N Line Creative : Creative + 0 €			
Surocit Executive : N Line Creative + 2 050 €			
Surocit N Line Executive : Executive + 1 000 €			

i30			
1.0 i-GD 120 ch Hybrid 48V Creative	6	0	26 900
Surocit N Line : Creative + 4 240 €			

i30 SW			
Surocit + berline + 1 000 €			
i30 FASTBACK			
1.5 i-GD 160 ch Hybrid 48V N Line DCT	8	260	34 240

IONIS 5			
170 ch Intuitive	3	6 000	46 500
229 ch Intuitive	4	2 000	49 700
325 ch iTRAC Executive	6	0	62 400
Surocit Creative : Intuitive + 2 800 €			
Surocit Executive : Creative + 6 000 €			

TUCSON				
1.6 T-GDi 150 ch Hybrid 48V Intuitive	8		818	30 200
Hybrid 230 ch Intuitive	10		0	34 950
Plug-in 265 ch Creative HTrac	10		1 000	45 250
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7		150	37 450



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
Surcôt Active : Motion + 1 600 €			
Surcôt GT Line : Active + 1 800 €			
Surcôt GT Line Premium : GT Line + 1 500 €			
RIO			
1.2 84 ch Motion	4	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
Surcôt Active : Motion + 1 800 €			
Surcôt 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
Surcôt Active : Motion + 1 800 €			
Surcôt GT Line : Active + 1 900 €			
Surcôt GT Line Premium : GT Line + 1 600 €			
E-SOUL			
136 ch Motion	3	6 000	41 690
204 ch Active	3	6 000	47 390
Surcôt Active : Motion + 2 700 €			
Surcôt Lounge : Active + 1 300 €			
CEED			
1.0 T-GDI 100 ch Motion	5	125	24 290
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	0	24 790
1.5 T-GDI 160 ch Active	8	75	27 890
1.6 CRDi 136 ch mHEV Motion	7	0	28 890
Surcôt Active : Motion + 2 100 €			
Surcôt GT Line : Active + 2 000 €			
Surcôt GT Line Premium : GT Line + 2 400 €			
CEED SW (BREAK)			
Hybride Rechargeable Motion	5	1 000	38 390
Surcôt : 5 portes + 1 000 €			
PROCEED			
1.0 T-GDI 120 ch GT Line	6	0	30 890
1.5 T-GDI 160 ch GT Line	8	125	31 890
GT DCT	12	1 386	39 090
Surcôt GT Line Premium : GT Line + 3 700 €			
XCEED			
1.0 T-GDI 120 ch Motion	6	240	26 590
1.5 T-GDI 160 ch Active	8	540	30 190
Hybride Rechargeable Motion	5	1 000	36 990
1.6 CRDi 136 ch mHEV Motion	7	100	30 590
Surcôt Active : Motion + 2 600 €			
Surcôt GT Line Premium : Active + 2 800 €			
Surcôt Lounge : Active + 1 900 €			
NIRO			
Hybride Motion	5	0	31 790
Hybride Rechargeable Motion	5	1 000	38 990
EV Motion	4	6 000	44 490
Surcôt Active : Motion + 2 000 € à + 2 100 €			
Surcôt Premium : Active + 1 600 € à + 2 600 €			
SPORTAGE			
1.6 T-GDI 150 ch mHEV Motion	8	818	30 490
1.6 T-GDI 230 ch Hybride Active	10	0	38 690
1.6 T-GDI 265 ch Hybride Rechargeable Active	10	1 000	44 790
1.6 CRDi 136 ch mHEV Motion DCT	7	125	34 590
Surcôt Active : Motion + 3 700 €			
Surcôt Design : Active + 2 600 €			
Surcôt GT Line Premium : Design + 3 700 €			
EV6			
170 ch Air Active	3	2 000	47 990
229 ch Air Active	4	2 000	51 990
325 ch Air Active	6	2 000	55 990
GT	11	0	72 990
Surcôt Air Design : Air Active + 3 800 €			
Surcôt GT Line : Air Design + 4 000 €			
SORENTO			
Hybride Motion	10	700	43 990
Eco plug-in Motion	10	1 000	51 490
Surcôt Active : Motion + 4 000 €			
Surcôt Design : Active + 4 000 €			
Surcôt Premium : Design + 4 000 €			
STINGER			
GT	25	31 695	64 390
LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracán EVO RWD	59	240 000	191 873
Huracán EVO	59	240 000	221 382
Huracán STO	NC	400 000	299 294

Huracan EVO RWD Spyder		NC	40 000	211 006
Huracan EVO Spyder		59	240 000	243 466
Urus		59	400 000	226 711
LAND ROVER				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
RANGE ROVER EVOQUE				
P200 FlexFuel S R-Dynamic AWD Auto.	11	3 920	62	410
P300e S R-Dynamic	11	0	56	520
D200 S R-Dynamic AWD Auto.	11	5 946	58	410
Surcôt Bronze Collection : S R-Dynamic + 2 840 €				
Surcôt SE : S R-Dynamic + 2 630 €				
Surcôt SE R-Dynamic : SE + 2 575 €				
Surcôt HSE R-Dynamic : SE + 7 920 €				
Surcôt Autobiography R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 7 775 €				
DISCOVERY SPORT				
P200 Flex Fuel S R-Dynamic AWD Auto.	11	1 780	56	450
P300e S R-Dynamic	11	0	61	700
D200 S R-Dynamic AWD Auto.	11	7 975	58	320
Surcôt SE : S R-Dynamic + 1 615 €				
Surcôt SE R-Dynamic : SE + 2 670 €				
Surcôt HSE R-Dynamic : SE + 7 400 €				
DISCOVERY				
P360 HSE R-Dynamic	24	40 000	93	400
D300 HSE R-Dynamic	19	40 000	93	400
Surcôt Metropolitan Edition R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 5 100 €				
RANGE ROVER VELAR				
P400e S	19	0	82	300
D200 SE R-Dynamic	11	5 609	77	700
D300 SE R-Dynamic	19	17 322	85	900
Surcôt SE R-Dynamic : S + 3 600 €				
Surcôt SE R-Dynamic : SE + 7 200 €				
Surcôt HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 7 100 €				
Surcôt Velar Edition R-Dynamic : SE R-Dynamic + 6 600 €				
DEFENDER 90				
P400 SE	28	40 000	80	500
P525 X-Dynamic	43	40 000	136	000
D200 SE	11	34 250	68	500
D250 SE	14	36 500	73	000
D300 SE	19	38 650	77	300
Surcôt SE X-Dynamic : SE + 4 200 €				
Surcôt HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 400 €				
Surcôt XX-Dynamic : HSE X-Dynamic + 21 300 €				
Surcôt XS Edition : SE + 5 500 €				
Surcôt P525 Capelarth 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
Surcôt S : "base" + 4600 €				
Surcôt SE : S + 5 000 €				
Surcôt SE X-Dynamic : SE + 4 000 €				
Surcôt XS Edition : SE + 5 400 €				
Surcôt HSE X-Dynamic : SE + 10 500 €				
Surcôt XX-Dynamic : HSE X-Dynamic + 19 000 €				
RANGE ROVER SPORT				
P530 First Edition Dynamic	44	NC	144	200
P440e S	28	NC	101	500
P510e Autobiography Dynamic	28	NC	140	100
D250 SE	14	NC	94	200
D350 Autobiography Dynamic	23	NC	123	600
Surcôt SE : S + 6 500 €				
Surcôt SE Dynamic : SE + 3 300 €				
Surcôt HSE Dynamic : SE + 12 100 €				
Surcôt First Edition Dynamic : Autobiography Dynamic + 3 800 €				
RANGE ROVER				
P530 HSE	44	40 000	156	600
P440e SE	28	0	139	400
P510e HSE	28	0	156	300
D250 SE	14	26 691	127	400
D350 HSE	23	24 500	146	800
Surcôt HSE : SE + 8 300 €				
Surcôt Autobiography : HSE + 16 900 €				
Surcôt 1st Edition : Autobiography + 8 900 €				
Surcôt SV : Autobiography + 31 400 €				
LEXUS				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
UX				
250h	8	0	40	990
300e Pack	4	2 000	49	990
Surcôt Pack : "base" + 2 300 €				
Surcôt F Sport Design : Pack + 1 500 €				

Surcôt Lure : F Sport Design + 2 100 €			
Surcôt Executive : Lure + 10 600 €			
Surcôt F Sport Executive : Executive + 2 400 €			
RC			
F	37	40 000	91 990
Surcôt Track Edition : F + 30 000 €			
NX			
350h Pack	10	710	53 490
450h+ Lure AWD	10	0	66 490
Surcôt Lure : Pack + 6 000 €			
Surcôt Executive : Lure + 8 500 € à +11 000 €			
Surcôt F Sport Executive : Executive + 2 000 €			
ES			
300h	9	0	54 790
Surcôt Lure : "base" + 6 000 €			
Surcôt F-Sport Executive : Lure + 5 500 €			
Surcôt Executive : F-Sport Executive + 4 000 €			
NOUVEAU RX			
450h+ Lure	NC	0	88 900
500h F Sport Executive	NC	NC	94 700
Surcôt Executive : Lure + 9 600 €			
Surcôt Opéra de Paris : Executive + 0 €			
LS			
500h	19	12 174	102 990
Surcôt Executive + "base" + 34 000 €			
Surcôt Executive Innovation : Executive + 6 000 €			
LC			
500 Sport+	35	40 000	133 690
500h Executive	19	10 903	123 690
Surcôt Sport + Executive : 10 000 €			
Surcôt Hokaido Edition : Sport + + 3 000 €			
LC CABRIOLET			
500 Sport+	35	40 000	139 690
Surcôt Hokaido Edition : Sport + + 3 000 €			
LYNK & CO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
01			
"base"	NC	1 000	41 500
MASERATI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
GRECALE			
GT	NC	NC	75 450
Modena	NC	NC	86 000
Trofeo	NC	NC	115 400
Surcôt Primaries : GT + 20 276 €			
GHIBLI			
Modena	23	40 000	93 700
Modena S Q4	32	40 000	112 050
Trofeo	51	40 000	140 350
GT Hybrid	21	NC	81 550
LEVANTE			
Modena	25	40 000	102 700
Modena S	32	40 000	115 650
Trofeo	51	40 000	161 200
GT Hybrid	21	NC	87 650
QUATTROPORTE			
Modena Q4	32	40 000	136 850
Trofeo	51	40 000	174 700
GT Hybrid	21	40 000	108 650
MC20			
630 ch	NC	40 000	221 000
MC20 GIELO			
630 ch	NC	NC	265 400
MAZDA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
2			
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Éléance	4	0	19 700
1.5 SkyActiv-G 90 ch Sélection Auto.	NC	0	24 450
1.5 SkyActiv-G 115 ch Sélection	6	0	23 900
Surcôt Humura : Éléance + 1 800 €			
Surcôt Sélection : Éléance + 2 750 €			
Surcôt Exclusive Edition : Sélection + 1 450 €			
2 HYBRID			
Pure	5	0	23 250
Surcôt Pure Pack Plus : Pure + 1 000 €			
Surcôt Agile : Pure + 2 100 €			
Surcôt Agile Pack Comfort : Agile + 1 100 €			
Surcôt Agile Pack Comfort & Safety : Agile + 2 000 €			
Surcôt Select : Agile + 2 800 €			
Surcôt Select Pack Panoramic : Select + 1 100 €			

MAZDA3 (5 PORTES)				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	0	26 500	
2.0 SkyActiv-X M Hyb. 186 ch Homura		0	31 700	
Suzuki Style: "base" + 2 700 €				
Suzuki Homura : Style + 200 €				
Suzuki Sportline : Style + 1 250 €				
Suzuki Exclusive : Sportline + 2 300 €				
MAZDA3 BERLINE				
Suzuki : 5 portes + 0 €				
CX-30				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	IM	190	28 800
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 186 ch Homura	NC		0	34 550
Suzuki Style: "base" + 2 900 €				
Suzuki Homura : Style + 550 €				
Suzuki Sportline : Style + 1 550 €				
Suzuki Exclusive : Sportline + 2 300 €				
MX-30				
e-SkyActiv EV 145 ch Prime-Line	6	IM	6 000	36 750
Suzuki Exclusive-Line : Prime-Line + 1 000 €				
Suzuki Makoto : Exclusive-Line + 1 600 €				
Suzuki Makoto Pack Premium : Makoto + 1 400 €				
Suzuki Makoto Pack Premium + bit ouvrant : Makoto + 2 500 €				
MX-5				
1.5 SkyActiv-G 132 ch Elegance	7	IM	360	30 850
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection	10	IM	1 504	37 350
Suzuki Dynamique : Elegance + 2 100 €				
Suzuki Sélection : Dynamique + 1 700 €				
MX-5 RF				
Suzuki : MX-5 + 2 500 €				
CX-5				
2.0 SkyActiv-G 165 ch Dynamique	9	IM	1 386	33 600
2.5 SkyActiv-G 194 ch Homura	11	IM	4 818	44 200
2.2 SkyActiv-D 150 ch Dynamique	8	IM	740	38 000
Suzuki Dynamique : 184 ch Dynamique	10	IM	740	41 900
Suzuki Dynamique : Elegance + 1 950 €				
Suzuki Neoprognd : Dynamique + 4 950 €				
Suzuki Sélection : Dynamique + 2 300 €				
Suzuki Homura : Sélection + 2 700 €				
Suzuki Takumi : Sélection + 5 100 €				
CX-60				
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Prime-Line	NC		0	54 650
3.3 e-SkyActiv 200 ch Prime-Line	NC		NC	50 350
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Exclusive-Line	NC		NC	55 500
Suzuki Exclusive-Line : Prime-Line + 1 550 €				
Suzuki Homura : Exclusive-Line + 2 050 €				
Suzuki Takumi : Exclusive-Line + 5 550 €				
MERCEDES				
TYPE		CV	B/M*	PRIX
CLASSE A				
160 Style Line	6	IM	170	29 600
180 Style Line	7	IM	150	30 600
200 Style Line	8	IM	190	34 850
250 Progressive Line 4Matic 7G-DCT	13	IM	1366	45 450
35 AMG 4Matic 7G-DCT	20	IM	1480	52 650
45 AMG S 4Matic	30	IM	16810	71 350
250 e Style Line	8	IM	1 000	43 100
180 d Style Line	6		0	31 900
200 d Style Line 8G-DCT	8		0	36 150
220 d Progressive Line 8G-DCT	11	IM	50	43 550
Suzuki Progressive Line : Style Line + 2 800 €				
Suzuki AMG Line : Progressive Line + 1 900 €				
CLASSE A BERLINE				
Suzuki : Classe A + 650 € à + 1 650 €				
CLASSE B				
160 Style Line Edition	6	IM	210	32 050
180 Style Line Edition	8	IM	210	33 650
200 Style Line Edition Auto.	9	IM	240	36 200
250 Progressive Line Edition 4Matic Auto.	13	IM	1 901	46 300
250 e Progressive Line Edition	8	IM	1 000	47 300
180 d Style Line Edition	6		50	34 350
200 d Style Line Edition Auto.	8		100	36 300
220 d Progressive Line Edition Auto.	11	IM	150	44 400
Suzuki AMG Line Edition : Style Line Edition + 2 100 €				
Suzuki Progressive Line Edition : Progressive Line Edition + 2 100 €				
CLA COUPE				
180 Progressive Line	8	IM	210	36 550
200 Progressive Line Auto.	9	IM	190	40 800
250 Progressive Line 4Matic Auto.	13	IM	1 172	48 800
35 AMG Matic 7G-DCT	20	IM	6 771	56 400
45 S AMG 4Matic- 8G-DCT	31	IM	14 273	74 550
250 e Progressive Line	8	IM	1 000	48 800
180 d Progressive Line	6		0	37 850
200 d Progressive Line Auto.	8		0	41 100
220 d Progressive Line Auto.	11	IM	50	46 900
Suzuki AMG Line : Progressive Line + 1 950 €				



CLA SHOOTING BRAKE				
Surocit : Coupé + 700 €				
GLA				
200 Progressive Line 7G-DCT	9	13	818	42 300
250 AMG Line 4Matic 8G-DCT	13	13	4 818	51 400
35 AMG	19	13	15 506	57 700
45 AMG S	31	13	30 056	75 600
250 e Progressive Line	8	10	1 000	50 600
200 e Progressive Line 8G-DCT	8	8	260	43 200
220 e AMG Line 4Matic 8G-DCT	10	10	540	51 400
Surocit AMG Line : Progressive Line + 1 500 €				
EQA				
250 Progressive Line	NC	13	2 000	47 900
350 AMG Line 4Matic	NC	13	2 000	56 200
Surocit AMG Line : Progressive Line + 2 000 €				
GLB				
200 Progressive Line	9	13	1 629	45 750
250 AMG Line 4Matic	13	13	6 375	55 100
35 AMG	20	13	18 905	61 700
200 e Progressive Line	8	8	400	46 650
220 e AMG Line 4Matic	10	10	983	55 150
Surocit AMG Line : Progressive Line + 1 500 €				
EQB				
250 Progressive Line	NC	13	2 000	54 700
350 AMG Line 4Matic	NC	10	0	64 650
Surocit AMG Line : Progressive Line + 2 000 €				
CLASSE C				
200 Avantgarde Line	11	11	400	50 200
300 e Avantgarde Line	9	0	59 150	
200 d Avantgarde Line	9	0	49 400	
220 d Avantgarde Line	11	0	53 600	
Surocit AMG Line : Avantgarde + 2 950 €				
CLASSE C BREAK				
Surocit : berline + 1 500 €				
CLASSE C COUPE				
200	10	10	1 761	51 600
43 AMG 4Matic	29	29	35 324	77 300
63 AMG S	43	43	28 900	113 100
220 d	10	10	100	55 100
CLASSE C CABRIOLET				
Surocit : coupé + 7 350 €				
GLC				
43 AMG 4Matic	25	25	40 000	71 000
63 AMG S 4Matic+	42	42	40 000	108 200
300 e AMG Line 4Matic	10	0	65 850	
200 d Avantgarde Line	9	9	1 074	55 400
220 d AMG Line 4Matic	11	11	1 626	59 300
300 d Avantgarde Line 4Matic	14	14	3 902	61 800
400 d Avantgarde Line 4Matic	22	22	10 253	69 700
300 e Avantgarde Line 4Matic	10	0	67 700	
Surocit AMG Line : Avantgarde Line + 2 000 €				
GLC COUPE				
43 AMG 4Matic	25	25	40 000	74 600
63 AMG S 4Matic+	42	42	40 000	111 800
300 e AMG Line 4Matic	10	0	71 750	
220 d AMG Line 4Matic	11	11	1 622	65 400
300 d AMG Line 4Matic	14	14	4 302	67 900
400 d AMG Line 4Matic	22	22	10 021	75 800
300 e AMG Line 4Matic	10	0	73 600	
EQC				
400 AMG Line 4Matic	8	0	82 650	
CLASSE E				
53 AMG 4Matic+	32	32	36 674	89 300
63 S AMG 4Matic+	56	56	40 000	137 450
300 e Avantgarde Line	12	0	66 250	
220 d Avantgarde Line	11	11	2 918	57 600
400 d Avantgarde Line 4Matic	21	21	16 081	75 800
300 e Avantgarde Line	11	0	68 050	
Surocit AMG Line : Avantgarde Line + 3 250 €				
CLASSE E BREAK				
Surocit : berline + 2 200 €				
CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d	11	11	8 025	66 500
CLASSE E COUPE				
300 AMG Line	15	15	10 980	71 200
53 AMG 4Matic+	32	32	34 847	96 500
220 d AMG Line	11	11	2 544	67 300
400 d AMG Line 4Matic	21	21	16 531	83 000
CLASSE E CABRIOLET				
Surocit : coupé + 5 900 €				
EQE				
350 e Electric Art	NC	0	79 300	
43 AMG 4Matic	NC	0	118 100	
Surocit AMG Line : Electric Art + 3 850 €				

CLS				
53 AMG 4Matic+	32	32	27 199	104 550
220 d	11	11	400	77 500
400 d	21	21	7 065	97 350
GLE				
450 Avantgarde Line	25	25	25 371	80 500
53 AMG 4Matic+	33	33	40 000	96 650
63 S AMG 4Matic+	56	56	40 000	150 200
350 d Avantgarde Line	12	0	85 650	
300 d Avantgarde Line	15	15	7 005	76 950
400 d Avantgarde Line	22	22	16 288	79 550
450 e Avantgarde Line	11	0	86 250	
Surocit AMG Line : Avantgarde Line + 4 300 €				
GLE COUPE				
53 AMG 4Matic+	33	33	40 000	114 750
63 AMG S 4Matic+	56	56	40 000	165 550
350 e	12	0	98 800	
400 d	22	22	19 981	84 100
350 d	NC	0	99 400	
CLASSE S				
580 Maybach 4Matic	NC	40	0	194 700
680 Maybach 4Matic	NC	40	0	240 700
580 e Executive	NC	0	132 800	
350d Executive	17	17	5 984	103 850
400d Executive 4Matic	21	21	8 315	111 050
Surocit AMG Line : Executive + 7 050 € + 7 350 €				
EQS				
450+ AMG Line	8	0	128 850	
580 AMG Line 4Matic	10	0	159 900	
AMG S3 4Matic+	15	0	162 850	
GLS				
580 Executive	39	39	40 000	129 000
63 AMG 4Matic+	56	56	40 000	166 850
600 Maybach	NC	40	0	181 800
400 d Executive	22	22	33 297	103 100
Surocit AMG Line : Executive + 5 000 €				
AMG GT COUPE 4 P.				
43 4Matic+	26	26	27 749	120 800
53 4Matic+	33	33	27 799	137 950
63 S E-Performance	NC	27	4 622	211 400
AMG SL				
43	NC	19	741	138 700
63 4Matic+	NC	40	0	190 750
CLASSE G				
500 Executive Line Auto.	32	32	40 000	116 350
63 AMG Auto.	51	51	40 000	167 100
Surocit 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	
Surocit Progressive : Style + 2 600 €				
MG				
NOUVELLE 4				
170 ch Standard	NC	13	6 000	28 990
204 ch Comfort	NC	13	6 000	32 990
Surocit Luxury : Comfort + 2 000 €				
5				
Autonomie Standard 177 ch Comfort	NC	13	6 000	32 990
Autonomie Etendue 156 ch Comfort	NC	13	6 000	35 990
Surocit Luxury : Comfort + 1 500 €				
ZS				
1.5 VTI-Tech 106 ch Comfort	NC	NC	17 490	
1.0 T-GDI 111 ch Luxury	NC	NC	20 990	
Autonomie Standard Comfort	NC	13	6 000	33 990
Autonomie Etendue Comfort	NC	13	6 000	37 990
Surocit Luxury : Comfort + 2 000 €				
EHS				
Hybride Rechargeable 258 ch Comfort	8	13	1 000	34 990
Surocit Luxury : Comfort + 2 500 €				
MARVEL R				
180 ch Comfort	5	13	6 000	43 990
288 ch Performance 4WD	7	13	2 000	49 990
Surocit Luxury : Comfort + 3 000 €				
MINI				
HATCH 3 PORTES				
Cooper	7	0	24 900	
Cooper S	9	13	310	29 500
John Cooper Works	13	13	1 504	35 800
Electric Essential	5	13	6 000	33 900
HATCH 5 PORTES				
Surocit : 3 portes + 900 €				

CABRIO				
Cooper	7	13	190	29 300
Cooper S	9	13	818	33 300
John Cooper Works	13	13	2 370	40 200
CLUBMAN				
One	6	13	210	27 400
Cooper	7	13	230	29 400
Cooper S	11	11	1 172	33 700
John Cooper Works	20	13	3 784	46 500
One D	6	0	30 400	
Cooper D	8	0	32 400	
Cooper SD A14	NC	NC	39 900	
COUNTRYMAN				
One	5	13	310	28 900
Cooper	7	13	360	30 900
Cooper S	11	11	1 074	35 600
John Cooper Works	19	13	5 105	49 400
Cooper SE e-A14	6	13	1 000	42 100
One D	6	0	50	31 900
Cooper D	8	0	33 900	
Cooper SD A14	NC	NC	41 800	
MITSUBISHI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
SPACE STAR				
1.2 Mivec 71 ch Inform	4	0	13 890	
Surocit Invite : Inform + 700 €				
Surocit Red Line Edition : Invite + 1 100 €				
Surocit Intense : Red Line Edition + 1 200 €				
ECLIPSE CROSS				
Twin Motor Invite AWD	5	13	1 000	40 990
Surocit Intense : Invite + 2 500 €				
Surocit Intense Edition : Intense + 1 500 €				
Surocit Intense Style : Intense + 1 500 €				
Surocit Intense Design : Intense + 2 000 €				
Surocit Intstyle : Intense + 4 500 €				
NISSAN				
AUTOJRM.FR				
MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE				
Jusqu'à -40%				
03 81 36 30 30   www.autojrm.fr				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MICRA				
1.0 iG-T 92 ch Acenta	5	0	20 090	
Hybrid 125 ch	6	13	190	22 190
Surocit Kirm : Acenta + 1 050 €	5	0	31 450	
Surocit Kirm : Acenta + 1 050 €	5	0	31 450	
Surocit Made in France : Acenta + 1 200 €	5	0	31 450	
Surocit N-Sport : Acenta + 2 300 €	5	0	31 450	
Surocit Tekna : N-Sport + 0 €	5	0	31 450	
JUKE				
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6	13	190	22 190
Hybrid 143 ch N-Connecta	5	0	31 450	
Surocit Acenta : Visia + 2 200 €	5	0	31 450	
Surocit N-Connecta : Acenta + 2 000 €	5	0	31 450	
Surocit Tekna : N-Connecta + 2 000 €	5	0	31 450	
Surocit N-Design : Tekna + 650 €	5	0	31 450	
Surocit Première Edition : N-Design + 600 €	5	0	31 450	
LEAF				
150 ch Acenta	6	13	6 000	35 150
217 ch N-Connecta	6	13	6 000	41 550
Surocit N-Connecta : Acenta + 3 000 €	6	13	6 000	41 550
Surocit Tekna : N-Connecta + 2 150 €	6	13	6 000	41 550
QASHQAI				
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Visia	7	13	400	31 300
1.3 Mild-Hybrid 159 ch Acenta Xtronic	8	13	360	36 900
e-Power 190 ch Acenta	8	0	38 200	
Surocit Acenta : Visia + 2 500 €	8	0	38 200	
Surocit N-Connecta : Acenta + 2 000 €	8	0	38 200	
Surocit Tekna : N-Connecta + 2 800 €	8	0	38 200	
Surocit Tekna : Tekna + 3 000 €	8	0	38 200	
ARIYA				
218 ch Advantage 63 kW	3	13	2 000	47 300
242 ch Advantage 67 kW	3	13	2 000	54 400
306 ch Advantage 87 kW + 4500 €	3	0	57 400	
Surocit Evolve : Advantage + 4 500 €	3	0	57 400	
X-TRAIL				
e-Power 204 ch Acenta	8	13	150	42 700
e-4orce 213 ch Acenta	8	13	1 230	45 000
Surocit N-Connecta : Acenta + 2 000 €	8	13	1 230	45 000
Surocit Tekna : N-Connecta + 5 100 €	8	13	1 230	45 000
Surocit Tekna : Tekna + 3 000 €	8	13	1 230	45 000



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 BlueHD 130 ch Active Pack	7	0	30 300
Surocit Allure: Active Pack + 2 050 €			
Surocit Allure Pack: Allure + 700 €			
Surocit GT: Allure Pack + 2 150 €			

308 SW			
Surocit: berline + 1 000 €			
408			
Hybrid 225 First Edition	NC	0	50 600
3008			
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	1	310 33 520
Hybrid 225 ch Active Pack	10	1 000	46 400
Hybrid4 300 ch Allure Pack	11	0	53 600
1.5 BlueHD 130 ch Active Pack	7	1	100 36 300
Surocit Style: Active Pack + 700 €			
Surocit Allure: Active Pack + 2 400 €			
Surocit Allure Pack: Allure + 400 €			
Surocit Roadtrip: Allure Pack + 750 €			
Surocit Allure Pack: Allure + 1 900 €			
Surocit GT Pack: GT + 2 000 €			

5008			
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	1	400 35 820
1.6 PureTech 180 ch GT Auto.	10	1	1 901 45 850
1.5 BlueHD 130 ch Active Pack	10	1	100 46 100
2.0 BlueHD 180 ch Allure Auto.	9	1	1 386 45 950
Surocit Style: Active Pack + 900 €			
Surocit Allure: Active Pack + 2 700 €			
Surocit Allure Pack: Allure + 600 €			
Surocit Roadtrip: Allure Pack + 650 €			
Surocit GT: Allure Pack + 2 200 €			
Surocit GT Pack: GT + 2 000 €			

508			
1.2 PureTech 130 ch Active Pack Auto.	7	1	125 38 100
Hybrid 225 ch Active Pack	10	1 000	46 100
Peugeot Sport Engineered	11	0	68 550
1.5 BlueHD 130 ch Active Pack Auto.	6	0	40 100
Surocit Allure Pack: Active Pack + 2 900 € à + 3 200 €			
Surocit GT: Allure Pack + 1 500 €			
Surocit GT Pack: GT + 3 300 € à + 4 300 €			

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

PORSCH			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	18 905	59 692
T	19	19 641	69 629
S	24	33 147	72 862
GT3 4.0	30	40 000	86 915
GT4	32	40 000	103 267
GT4 RS	NC	40 000	144 485
718 BOXSTER			
2.0	19	18 905	61 731
T	19	19 641	70 668
S	24	34 224	74 902
GT3 4.0	30	40 000	88 955
Spyder	32	40 000	100 431
Edition 25 ans	28	40 000	98 326
911 COUPE			
Camera	27	40 000	113 386
Camera S	34	40 000	128 988
Camera GT3	37	40 000	147 219
Sport Classic	47	NC	180 608
Turbo	51	40 000	197 488
Turbo S	51	40 000	230 362
GT3	41	40 000	178 595
911 TARGA			
4	27	40 000	135 708
4S	34	40 000	161 306
GT3	37	40 000	169 638
911 CABRIOLET			
Camera	27	40 000	127 788
Camera S	34	40 000	143 368
GT3	37	40 000	161 618
Turbo	51	40 000	211 168
Turbo S	61	40 000	244 042

TAYCAN			
Propulsion	9	0	89 357
4S	8	0	109 414
GT5	NC	0	135 659
Turbo	10	0	156 334
Turbo S	10	0	189 934

TAYCAN SPORT TURISMO			
Surocit: berline + 960 €			
TAYCAN CROSS TURISMO			
Surocit: berline + 5 400 €			

PANAMERA			
2.9	21	40 000	97 797
4S	NC	40 000	122 996
GT5	37	40 000	145 406
Turbo S	58	40 000	197 154
4 E-Hybrid	21	0	117 477
4S E-Hybrid	33	0	134 996
Turbo S E-Hybrid	49	0	197 154
Surocit Platinum Edition: 2.9 + 17 518 € / 4 E-Hybrid + 10 965 €			
PANAMERA SPORT TURISMO			
Surocit: berline + 2 880 € à + 13 320 €			

MACAN			
2.0	16	32 316	66 249
T	16	NC	71 440
S	26	38 798	75 437
GT5	33	40 000	92 190

CAYENNE			
3.0	24	40 000	83 210
S	34	40 000	101 657
GT5	35	40 000	120 377
Turbo	47	40 000	151 716
E-Hybrid	21	0	98 330
Turbo S E-Hybrid	42	0	182 916
Surocit Platinum Edition: 3.0 + 10 432 € / S + 9 238 € / E-Hybrid + 5 917 €			
CAYENNE COUPE			
3.0	23	40 000	90 290
S	33	40 000	107 177
GT5	35	40 000	124 337
Turbo	46	40 000	156 756
Turbo GT	59	40 000	204 721
E-Hybrid	20	0	102 660
Turbo S E-Hybrid	42	0	186 636

RENAULT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 Sc6 65 ch Equilibre	4	0	15 750
E-TECH Authentik	3	6 000	24 050
Surocit Equilibre: Authentik + 1 300 €			
Surocit Techno: Equilibre + 1 400 €			
Surocit Urban Night: Equilibre + 2 300 € / Techno + 900 €			
ZOE			
R110 Equilibre	4	6 000	33 700
R135 Techno	4	6 000	36 900
Surocit Equilibre: Equilibre + 1 200 €			
CLIO V			
1.0 Sc6 65 ch Authentik	4	0	17 100
1.0 Tce 90 ch Equilibre	6	0	19 900
1.3 Tce 140 ch Techno	7	0	24 150
E-TECH Hybride 145 ch Equilibre	6	0	22 350
1.0 Tce 100 GPL Evolution	6	0	21 750
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	6	0	23 000
Surocit Evolution: Authentik + 2 900 €			
Surocit Techno: Evolution + 1 150 €			
Surocit R.S. Line: Techno + 1 650 €			
Surocit E-TECH Engineered: Techno + 2 400 €			
CAPTUR			
1.0 Tce 90 ch Equilibre	5	150	23 400
1.3 Mild Hybrid 140 ch Techno	7	100	28 000
1.3 Mild Hybrid 160 ch Techno EDC	8	125	30 500
1.0 Tce 100 ch GPL Evolution	5	0	25 250
1.3 Tce 145 ch Evolution	5	0	29 500
E-TECH Hybride Rechargeable 160 ch Techno	5	1 000	38 950
Surocit Evolution: Equilibre + 1 350 €			
Surocit Evolution: Evolution + 1 700 €			
Surocit Rite Gauche: Techno + 900 €			
Surocit R.S. Line: Techno + 2 000 €			
Surocit E-TECH Engineered: Techno + 2 550 €			
Surocit Iconic: R.S. Line + 1 500 €			

MEGANE			
1.3 Tce 140 ch Evolution	7	125	28 800
1.3 Tce 160 ch R.S. Line EDC	8	190	35 050
R.S. EDC	19	1212	44 650
E-TECH hybride rechargeable 160 ch Evolution	5	1 000	38 750
1.5 Blue dCi 115 ch Evolution	6	0	30 800
Surocit Techno: Evolution + 1 950 €			
Surocit R.S. Trophy: R.S. + 5 000 €			

MEGANE ESTATE			
Surocit: berline + 1 000 €			
MEGANE E-TECH			
EV40 130 ch Standard Charge Equilibre	4	6 000	35 200
EV40 130 ch Boost Charge Equilibre	4	6 000	37 200
EV40 130 ch Super Charge Equilibre	4	6 000	41 200
EV40 130 ch Optimum Charge Evolution	4	6 000	42 700
EV60 220 ch Super Charge Equilibre	4	6 000	40 200
EV60 220 ch Optimum Charge Equilibre	4	6 000	41 700
Surocit Techno: Equilibre + 3 000 €			
Surocit Iconic: Techno + 2 700 €			

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

GRAND SCENIC			
Surocit: Scenic + 2 800 €			

NOUVEL AUSTRAL			
1.3 Mild Hybrid Advanced 130 ch Equilibre	NC	NC	33 400
1.3 Mild Hybrid 160 ch Techno Auto.	NC	NC	37 400
E-TECH Full Hybrid 160 ch Techno	NC	NC	39 900
E-TECH Full Hybrid 200 ch Techno	NC	NC	40 700
Surocit Techno: Equilibre + 2 500 €			
Surocit Techno Esprit Alpine: Techno + 1 400 €			
Surocit Iconic: Techno + 2 800 €			
Surocit Iconic Esprit Alpine: Iconic + 1 400 €			

ARKANA			
1.3 Mild Hybrid 140 ch Equilibre EDC	7	NC	31 300
1.3 Mild Hybrid 160 ch Techno EDC	8	NC	34 750
E-TECH 145 ch Equilibre	5	NC	32 800
Surocit Evolution: Equilibre + 700 €			
Surocit Techno: Evolution + 1 550 €			
Surocit R.S. Line: Techno + 2 750 €			
Surocit E-TECH Engineered: Techno + 3 250 €			
Surocit R.S. Line Fast Track: Techno + 3 590 €			


TALISMAN			
1.3 Tce 160 ch Intersa EDC	8	240	41 200
2.0 Blue dCi 160 ch Intersa EDC	8	818	42 700
2.0 Blue dCi 190 ch Initiale Paris EDC	10	1 172	51 500
Surocit Initiale Paris: Intersa + 6 300 €			
TALISMAN ESTATE			
Surocit: berline + 1 400 €			

KOLEOS			
1.3 Tce 160 ch Evolution EDC	8	1 276	43 700
2.0 Blue dCi 185 ch Initiale Paris X-Tonic 4x4	10	6 724	51 900
Surocit Initiale Paris: Evolution + 3 900 €			

ESPACE			
2.0 Blue dCi 160 ch Evolution	8	3 331	50 900
2.0 Blue dCi 190 ch Evolution	10	3 784	53 200
Surocit Initiale Paris: Evolution + 8 700 €			

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

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

SEAT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
IBIZA			
1.0 80 ch Référence	4	0	16 990
1.0 TSI 95 ch Urban	5	0	21 495
1.0 TSI 110 ch Xcellence	6	0	23 600
1.5 TSI ACT 150 ch FR DSG	8	 260	28 700



OCTAVIA COMBI				
Surcoût: berline + 1 120 €				
KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8	NC	36 365	
RS	14	15 506	53 975	
2.0 TDI 150 ch Ambition DSG	8	NC	43 105	
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	11	3 331	50 875	
Surcoût Style: Ambition + 4 290 €				
Surcoût Sportline: Style + 1 610 €				
Surcoût Laurin & Klement: Sportline + 3 140 €				

SUPERB				
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	310	41 685	
IV Style	8	1 000	48 335	
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	0	45 455	
2.0 TDI 200 ch Sportline DSG	NC	NC	51 475	
Surcoût Sportline: Style + 4 010 €				
Surcoût Laurin & Klement: Sportline + 2 890 €				

SUPERB COMBI				
Surcoût: berline + 1 100 €				

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-Low lt	7	983	21 990	
Surcoût Low lt: "base" + 2 000 €				
Surcoût Pop i-Low lt + 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 Comfort	8	5 404	34 990	
Surcoût Premium: Comfort + 2 000 €				
Surcoût Luxury: Premium + 2 000 €				

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

FORESTER				
e-Boxer Comfort	10	9 550	39 990	
Surcoût Premium: Comfort + 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 Privilege: Advantage + 1 620 €				
Surcoût Pack: Privilege + 1 150 €				

SWIFT				
1.2 Dualjet Hybrid Advantage	4	0	16 490	
Sport	7	0	23 250	
Surcoût Privilege: Advantage + 1 700 €				
Surcoût Pack: Privilege + 760 €				

VITARA				
1.4 Boosterjet Hybrid Advantage	7	0	24 490	
1.5 Dualjet Hybrid Privilege Auto	5	0	28 690	
Surcoût Privilege: Advantage + 1 200 €				
Surcoût Style: Privilege + 1 950 €				

SWAGE				
1.8 Hybrid Privilege	5	0	29 750	
Surcoût Pack: Privilege + 1 500 €				

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

ACROSS				
2.5 Hybridre Rechargeable Pack	10	0	54 190	

TESLA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MODEL 3				
"base"	7	2 000	53 490	
Grande Autonomie	11	0	62 490	
Performance	12	0	66 490	

MODEL Y				
Grande Autonomie	11	0	64 990	
Performance	12	0	69 990	

MODEL S				
Grande Autonomie	9	0	99 990	
Plaid	15	0	129 990	

MODEL X				
Grande Autonomie	9	0	109 990	
Plaid	15	0	119 990	

TOYOTA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
AYGO X				
1.0 VVT-i 72 ch Active	4	0	16 590	
Surcoût Dynamic: Active + 1 000 €				
Surcoût Design: Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Collection: Design + 1 700 €				
Surcoût Air Limited: Collection + 3 300 €				

YARIS				
1.0 VVT-i 70 ch Dynamic	4	0	19 150	
1.5 VVT-i 120 ch Dynamic	5	0	20 350	
GR Pack Premium	15	10 011	37 400	
116h Dynamic	5	0	22 900	
Surcoût Design: Dynamic + 1 500 €				
Surcoût Iconic: Design + 3 000 €				
Surcoût Collection: Iconic + 0 €				
Surcoût GR Sport: Collection + 0 €				
Surcoût Track: Pack Premium + 2 000 €				

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

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

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

COROLLA TOURING SPORTS				
Surcoût: berline + 1 000 €				

PRIUS				
Rechargeable Dynamic Pack Premium	6	1 000	42 750	

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

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

CAMRY				
Hybridre 218 ch Design	9	0	49 300	

HIGHLANDER				
Hybridre 248 ch Lounge AWD	10	5 271	68 600	

LAND CRUISER (3 PORTES)				
294 D-4D LaCap	11	40 000	44 990	
Surcoût Life: LaCap + 5 110 €				
Surcoût Légende: Life + 5 200 €				
Surcoût Lounge: Légende + 5 900 €				

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

GR SUPRA				
2.0	15	3 784	56 400	
3.0	23	10 980	68 400	
Surcoût Pack Premium: "base" + 2 000 + 5 000 €				

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

VOLKSWAGEN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
UP! (5 PORTES)				
1.0 65 ch Active	4	0	16 940	
GTI	6	0	22 090	
e-Up! Life	4	6 000	26 750	
Surcoût Style: Life + 1 500 €				

POLO				
1.0 TSI 95 ch Life	5	0	22 990	
1.0 TSI 110 ch Life DSG	6	0	25 440	
GTI	11	1 386	32 590	
Surcoût Style: Life + 1 160 €				
Surcoût R-Line: Style + 925 €				

T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch Life Tech	5	100	25 000	
1.0 TSI 110 ch Life Tech	6	125	25 710	
Surcoût R-Line Tech: Life Tech + 2 880 €				
Surcoût Style: R-Line Tech + 605 €				

TAIGO				
1.0 TSI 95 ch Life	5	0	24 940	
1.0 TSI 110 ch Life	6	0	25 820	
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	260	33 480	
Surcoût R-Line: Life + 5 980 €				
Surcoût Style: R-Line + 270 €				

T-ROC				
1.0 TSI 110 ch Life	6	230	29 230	
1.5 TSI EVO 150 ch Life	8	330	31 615	
R	19	17 430	53 815	
2.0 TDI 116 ch Life	6	0	33 520	
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	50	37 860	
Surcoût Style: Life + 2 550 €				
Surcoût Style Exclusive: Style + 4 980 €				
Surcoût R-Line: Style + 4 355 €				

T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 110 ch Style	6	360	37 530	
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	983	42 500	
Surcoût R-Line: Style + 4 455 €				

GOLF				
1.0 TSI 110 ch Active	6	0	31 500	
1.0 eTSI 110 ch Active DSG	6	0	34 395	
1.5 eTSI 130 ch Active DSG	7	0	36 150	
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	75	39 780	
GTI	14	3 331	46 115	
GTI Outsport	19	3 764	51 450	
R "20 ans"	22	15 715	62 700	
eHybrid 204 ch Style	8	1 000	45 220	
GTE	8	1 000	49 695	
2.0 TDI 116 ch Active DSG	6	0	37 960	
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	0	42 410	
GTD	11	230	46 140	
Surcoût Style: Active + 2 290 €				
Surcoût R-Line: Style + 310 €				

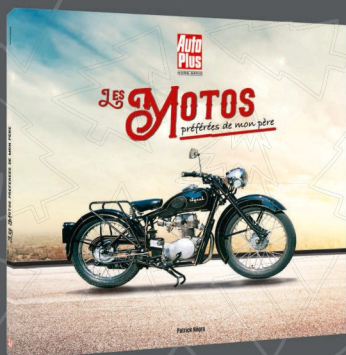
GOLF				
1.0 TSI 110 ch Active	6	0	31 500	
1.0 eTSI 110 ch Active DSG	6	0	34 390	
1.5 eTSI 130 ch Active DSG	7	0	36 150	



# IDÉES CADEAUX POUR LES FÊTES !

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

Alors rendez-vous vite sur [www.kiosquemag.com/boutique](http://www.kiosquemag.com/boutique)



## LES MOTOS PRÉFÉRÉES DE MON PÈRE

La France a été la pionnière en matière de motocyclettes. En 1869, Perreaux construit la première moto au monde. Motobécane, Peugeot, Terrot, Gnome & Rhône... sillonnent les plus belles routes jusqu'au Japon où elles sont exportées. Découvrez la fantastique épopée de ces motos françaises à travers des magnifiques illustrations d'époque, pour la plupart inédites. 192 p. Dim. : 23,8 x 23,8 cm. **16,90€ seulement**



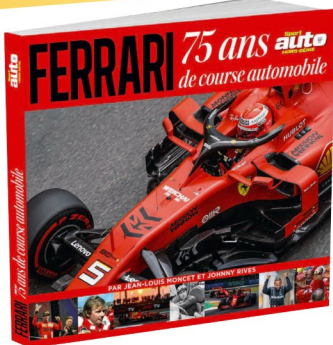
## PORSCHE 911, LE MYTHE RS

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

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



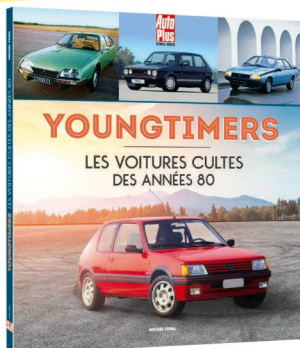
**UNE SÉLECTION DE LIVRES À OFFRIR OU À S'OFFRIR...**



## 75 ANS DE COURSE AUTOMOBILE

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

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



## LES VOITURES CULTES DES ANNÉES 80

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

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



## LA SAGA MUSTANG, DE 1964 À NOS JOURS

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

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

**RENDEZ-VOUS VITE SUR**

[www.kiosquemag.com/boutique](http://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<sup>(1)</sup>

Bonus Écologique<sup>(2)</sup> de 6 000 € déduit.

Garantie 7 ans ou 150 000 km. Détails et exclusions sur [www.mgmotor.fr](http://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<sup>(2)</sup>.

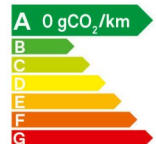
Modèle présenté : MG4 Luxury 64 kWh avec option peinture Fizzy Orange à partir de **29 640 € TTC** (peinture Fizzy Orange à 650 € TTC incluse)

déduction faite de 6 000 € de Bonus Écologique<sup>(2)</sup>.

Valables dans le réseau participant et dans la limite des stocks disponibles.

(2) Informations disponibles sur [service-public.fr](http://service-public.fr) - Précisions sur la date de facturation sur [www.mgmotor.fr](http://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

### MG ARCHIPEL AUTOS MONTROUGE

83 avenue Aristide Briand  
01 86 57 00 10

[www.mgmotor-archipelautos.fr](http://www.mgmotor-archipelautos.fr)





**UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :**

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

**ISO 9001**  
BUREAU VERITAS  
Certification

N° FR02082-1



★★★★★  
**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 ?**

*Retro - Qualita*  
**ASSURANCES**

**NOUS VOUS GARANTISSONS  
UN SUIVI PERSONNALISÉ**

**05 65 10 17 17  
WWW.RETRO.FR**



**ROULEZ ASSURÉ  
EN QUELQUES CLICS**



# HALTE AUX RONGEURS !



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

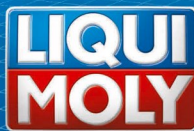
Le seul réflexe ayant fait ses preuves et digne d'un pro !

## 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.



[www.liqui-moly.fr](http://www.liqui-moly.fr)





À découvrir dans notre prochain numéro

# N° 112

du 17 novembre 2022

YANN LEFEBVRE



## 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

GREG



## 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 GLA 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 !

Et aussi... En kiosque



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.

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

## ÉDITEUR

ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)

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

Directeur de la publication : Gautier Normand

Actionnaires : Président Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

www.autojournal.fr

E-mail : autojournal@reworldmedia.com

## RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (01 41 33 55 94)

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

Directeur artistique : Yannis Jacoby-Koaly

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

Technique : Frédéric Haas

Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction : Denis Riffade

Maquette : Pykha

Secrétariat de rédaction : Vedteam

Photographe : Yann Lefebvre

Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée

## DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan

Éditeur : Tommaso Albinati

## PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52

Directrice exécutive régie : Élodie Brétau-deau Fontelles

Directeur commercial pôle automobile : Amaury d'Alès

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (01 41 33 29 21)

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

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

Stéphanie Guillard (01 41 33 53 50)

Trafic : Véronique Alex (01 41 33 50 56)

## MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54

Directrice de publicité : Julie Aldabo

Assistante/maquettiste : Sylviane Ragusa

## MARKETING

Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

## ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud

Chef de produit : Agnès Tran

Directeur des ventes : Christophe Chantrel

Responsable diffusion marché : Philippe Merrien

## SERVICE ABONNEMENTS

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

Internet : formulaire sur [www.serviceabomag.fr](http://www.serviceabomag.fr)

Courrier : Service Abonnements L'Auto-Journal - 59898 Lille Cedex 9

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

incluant la TVA à 2,10 %. À compter du 1<sup>er</sup> 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 (Edigroupe Belgique SpA, tél. : 070 233 304, [abobelgique@edigroupe.org](mailto:abobelgique@edigroupe.org)) : 106,50 € (1 an, 25 n°).Suisse (Edigroupe S.A., tél. : 022 860 84 01, [abonne@edigroupe.ch](mailto:abonne@edigroupe.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 prépresse : Sylvain Boularand

(01 41 33 29 88) Adjoint responsable service prépresse :

Christophe Guérin (01 41 33 49 19)

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

## AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne

Taux de fibres recyclées : 0 %

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

Date du dépôt légal : novembre 2022

Prix de vente : 4 €

Date de parution : 3 novembre 2022

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0323 K 82833





V O L V O

# CETTE VOLVO D'EXCEPTION EST DISPONIBLE RAPIDEMENT.

VOLVO XC60 | SÉRIE SPÉCIALE



\*Dans la limite des stocks disponibles.

Modèle présenté : XC60 Edition Plus B4 Micro-hybride Diesel Chrome.

Cycle mixte WLTP Volvo XC60 Micro-hybride : Consommation (L/100 km) : 6 - 6.8  
CO<sub>2</sub> rejeté (g/km) : 158 - 179. Conditions sur [volvocars.fr](http://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 OUEEN 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<sup>e</sup> - 01 43 55 00 78  
77 AVON - 01 60 74 57 77  
77 CESSION - 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](https://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**

