SEPM TOP ventes

Du 6 au 19 avril 2023

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1131

NOUVEAUTÉ

RENAULT ESPACE

LE RETOUR D'UN GRAND NOM !

TOUT SUR LE NOUVEAU SUV XXL DU LOSANGE

NOUVEAUTÉ

VOLKSWAGEN ID.2ALL

L'électrique à 25 000 €, info ou intox ?

ESSAI

HYUNDAI IONIQ 6

Une autonomie record... pour de vrai ?

COMPARATIF

Peugeot 408 vs 308 SW vs 3008

La 408 défie sa famille

L 14595 - 1131 - F: 4,20 €

BEL : 4,40€ - ESP : 4,40€
GR : 4,50€ - DOM S : 4,50€
DOM A : 5,50€ - ITA : 4,50€
LUX : 4,40€ - PORT CONT : 4,40€ - CAN : 6,95SCAN
MAR : 49DH - TOM S : 650CFP
TOM A : 1100CFP
CH : 6,80FS - TUN : 9DTU

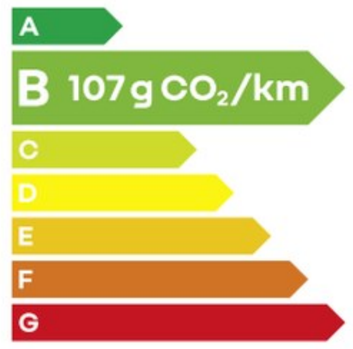
fast track
Renault

des modèles neufs encore plus équipés
disponibles sous 30 jours[1]

RENAULT ARKANA E-TECH FULL HYBRID

jusqu'à 80% de conduite électrique en ville[2]
jusqu'à 40% d'économie de carburant[3]
l'électrique sans recharge[4]
jusqu'à 513 L de volume de coffre[5]
tableau de bord numérique de 10,2"[6]

profiter
de l'offre



(1) délai livraison à compter de date de commande, sauf en cas de : (i) force majeure, (ii) toute demande d'équipements, d'accessoires, d'adaptations ou d'options non présents sur le modèle, (iii) problème(s) technique(s) nécessitant blocage du véhicule par le constructeur, (iv) défaut d'acceptation de la date prévue de livraison lors du rendez-vous. voir conditions sur renault.fr. (2) suivant état de charge batterie et style de conduite/source interne Renault 2022. (3) par rapport à un moteur thermique équivalent/selon protocole wltp urbain/source : utac-07/22. (4) moteur thermique en soutien du moteur électrique. (5) selon motorisation. (6) selon version. offre valable **du 01/04/23 au 30/04/23. données wltp : consommations min/max (l/100 km) : 4,8/5,9. émissions co_2 min/max (g/km) : 105/133.** © p. johall

Renault recommande Castrol

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Contrairement aux apparences, il ne mise pas tout sur le physique.

Nouveau Volkswagen ID.5,
SUV coupé 100 % électrique
Un modèle à suivre.

Venez l'essayer en concession.*



*Valable chez les Partenaires participants.

Cycles mixtes gamme ID.5 (kWh/100 km) WLTP : 16,4-17,9. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage). Valeurs au 01/12/2021, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

N°1181

Du 6 au 19 avril 2023



Renault Espace/P. 12



Mazda CX-60/P. 50

SOMMAIRE

Découvrir

12 **Renault Espace :** l'Austral au format XXL
18 **Volkswagen ID.2all**

Comprendre

24 **Aides à la conduite :** plus de sécurité avec la conduite autonome ?
28 Zone rouge : **Peugeot** hybride légèrement le 2008

Conduire

32 **Hyundai Ioniq 6** 229 ch
38 **Mercedes Classe A** 180/136 ch
42 **Peugeot 408** PHEV 180 ch/ **308 SW** PHEV 180 ch/**3008** PHEV 180 ch
50 **Mazda CX-60** e-Skyactiv D 200 ch
54 **BMW X1** xDrive25e 245 ch/ **Mercedes GLA** S250 e 218 ch
62 **Tesla Model X** 1033 ch
68 Les Experts : **Nissan X-Trail** e-4orce 213 ch
70 **Citroën ë-C4 X** 136 ch
74 Le chef des essais vous répond

Vibrer

76 Reportage : **Michel Ortiz-Vinay** et ses maquettes hyperréalistes au 1/12e
82 **Endurance :** une nouvelle ère a commencé
84 Rétro : **Triumph TR7** (1980)

S'offrir

88 Configurateur : **Mercedes EQA**
92 Occasion : **Porsche Panamera**
95 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
103 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces



Volkswagen ID.2all/P. 18



BMW X1/Mercedes GLA/P. 54



Hyundai Ioniq 6/P. 32



Tesla Model X/P. 62



Mercedes Classe A/P. 38

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…



Michel Ortiz-Vinay, expert en "full scratch"/P. 76



Peugeot 308 SW/3008/ 408/P. 42

A la rencontre des futurs collectors !

Auto Classiques Plus HORS-SÉRIE

LES VOITURES CULTES

DES ANNÉES 1970 À 1990

- YOUNGTIMERS -

En vente flash 56 JOURS





« Celles que l'on appelle « youngtimers » d'aujourd'hui seront sans nul doute la voiture de collection de demain. A vous de choisir parmi les modèles emblématiques réunis dans ce hors-série exceptionnel et unique. »

Jérôme Fombelle, Rédacteur en chef adjoint



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 94 et sur www.kiosquemag.com



LAURENT VILLARON

Y CROIRE OU PAS

Les récentes discussions européennes sur le report possible (ou pas) de l'interdiction des moteurs thermiques en 2035 ont eu des effets secondaires intéressants. Notamment, elles ont libéré la parole des sceptiques. J'emploie le mot à dessein. Car, outre la litanie des *"C'est une folie"*, *"On va dans le mur"* ou encore *"L'Europe déroule le tapis rouge à la Chine"*, les réseaux sociaux ou les discussions familiales ont été nourris de déclarations du genre : *"Moi, de toute manière, le tout-électrique en 2035, je n'y crois pas."* Il est donc question de croyance, avec son cortège de doutes.

Dans le même temps, avec un sens de l'à-propos certainement involontaire, Volkswagen nous annonçait sa voiture électrique pour tous, connexion évidente aux origines, y compris étymologiques, de sa propre marque : de la place à l'intérieur, un grand coffre, 450 km d'autonomie, le tout pour 25 000 €, dès 2025 *(voir p. 18)*. Ce n'est pour l'instant qu'une promesse. Elle est cependant crédibilisée par celle de Renault qui, avec sa future R5, nous annonce peu ou prou le même niveau de prix pour des prestations comparables. L'austérité germanique en moins. Comment vont-ils faire pour tenir cette équation économique alors que, chinois exceptés, personne ne semble aujourd'hui capable de proposer un véhicule électrique réellement polyvalent à moins de 40 000 € ? Mystère. Ou pari sur l'évolution de la technologie et du prix des batteries. Mais s'ils y parviennent, ce que l'on peut souhaiter, les doutes s'évanouiront. À partir du moment où, pour un prix correspondant à ce que la majorité des acheteurs particuliers de modèles neufs peuvent investir, sera proposée une voiture électrique répondant à leurs besoins, y compris en autonomie réelle, la question ne se posera plus… une fois levé l'autre sujet urticant, celui des possibilités de recharge. C'est comme pour l'amour. Il faut des preuves. Entre-temps, la communauté des automobilistes restera divisée entre ceux qui y croient et ceux qui n'y croient pas. Tout simplement parce que, pour ces derniers, aucun constructeur n'aura été capable de proposer une voiture qui corresponde à leurs attentes et à leur budget.

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

Jean-Éric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

On nous explique que l'électrique ce n'est pas l'alpha et l'oméga pour lutter contre le CO_2, puisqu'il faut prendre en compte la batterie et la production de l'électricité. C'est vrai. Mais vous oubliez la pollution sonore en ville. Et quand en ville, nous aurons tous une voiture électrique, je peux vous dire qu'on ne pourra plus revenir en arrière. C'est pour ça que l'histoire des moteurs thermiques avec de l'essence de synthèse, je n'y crois pas, car les voitures seront toujours aussi bruyantes.

Gregory Stanislas

Vous avez parfaitement raison. On peut même ajouter que les carburants de synthèse ne supprimeront pas l'émission locale de polluants, ce que réalise l'électrique. Mais si la priorité reste la baisse des émissions des gaz à effet de serre, pourquoi écarter d'emblée une technologie ?

La 408 n'a rien de nouveau, car ce type de véhicule existe depuis une dizaine d'années : il s'agit de la BMW Série 3 Gran Turismo. Ayant eu des grandes berlines, des SUV, j'ai trouvé avec ma BMW Gran Turismo la qualité d'une berline, en étant assis plus haut, avec beaucoup de place à l'arrière, un coffre plus spacieux et plus pratique que celui d'une berline classique et moins haut que celui d'un SUV. Le tout avec un comportement fabuleux en montagne, sans le roulis ni le poids de mes SUV, donc en consommant moins.

Paul Anstett

Nous n'aurions pas pensé spontanément à comparer la 408 à la Série 3 Gran Turismo. Mais votre témoignage souligne le compromis intéressant que réalise ce genre de véhicule un peu inclassable.



EQA

SUV COMPACT 100% ÉLECTRIQUE.

Jusqu'à 527 km d'autonomie*.



***Autonomie (cycle mixte WLTP) du modèle présenté : 510 km. EQA 250+ : Autonomies électriques : 490-527 km (cycle mixte WLTP) / 631-673 km (cycle urbain WLTP). Consommations électriques : 15,4-16,7 kWh/100 km (cycle mixte WLTP).** Données au 06/03/23 susceptibles d'évoluer. Depuis le 01/09/18, 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_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Mercedes-Benz France - RCS Versailles 622 044 287.

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



ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE

C GRAEME MURRAY/RED BULL REDIT

ROAD TRIP TRÈS SPÉCIAL

Non contente de dominer largement le début de saison 2023 de Formule 1, l'écurie Red Bull s'est livrée à quelques facéties promotionnelles en ouverture du Grand Prix d'Australie.
Elle a pour cela fait appel au local de l'étape, le désormais pilote de réserve Daniel Ricciardo, qui a pour l'occasion retrouvé le volant d'une ancienne monoplace de l'écurie… mais dans un environnement bien différent de celui auquel elle était habituée. La RB7 s'est en effet aventurée sur les pistes ensablées de l'Outback australien, faisant la course avec un hélicoptère, la moto de Daniel Sanders ou encore l'avion de voltige de Matt Hall, avant d'enchaîner les courbes du spectaculaire Sea Cliff Bridge. Dernière étape de ce road trip, quelques tours du circuit de Bathurst en compagnie du champion de la catégorie Supercar, Shane Van Gisbergen, au volant de sa Camaro. À défaut de piloter en course cette saison, Ricciardo se sera au moins bien amusé à promouvoir les spots les plus spectaculaires de son pays.

L'AUSTR AU FOR



Empattement majoré et porte-à-faux arrière allongé lui permettent d'accueillir jusqu'à sept passagers.

La calandre à barrettes est l'une des signatures de l'Espace. Elle accueille des damiers sur la version Esprit Alpine.

AL MAT XXL

Esthétiquement, l'Espace est un Austral à l'empattement long. Mais à l'intérieur, il offre des prestations qui respectent son ADN et font honneur à son nom.

Par **Didier Laurent** Photos **Nicolas Soler**



RENAULT ESPACE

Commercialisation : **juin 2023**

À partir de **47 000 €***

* Estimation.



L'habitacle est baigné de lumière grâce à un toit en verre anti-UV mesurant plus de 1 m² (1,33 x 0,84 m).

L'histoire de l'Espace, le premier monospace français, commence en 1984. C'est à ce moment-là que le concept de "voiture à vivre" est dévoilé par ce qui s'appelait encore "la Régie Renault". Le nouveau venu détonne dans le paysage automobile français, et son démarrage commercial est difficile. Mais au fil du temps, il trouve son public. Les générations et les succès s'enchaînent, jusqu'à l'affaiblissement de l'intérêt pour le genre monospace.

Le nouveau venu ne laisse aucun doute sur sa catégorie : il s'agit d'un SUV, développé sur la base de la plateforme CMF-CD (celle de l'Austral) allongée afin d'accueillir sept passagers. D'une longueur de 4,72 m pour une largeur de 1,84 m et une hauteur de 1,65 m, l'Espace 6 mesure 21 cm de plus que l'Austral, mais 14 cm de moins que l'Espace 5. Son empattement augmente de 7 cm (2,74 m) et son porte-à-faux arrière progresse de 14 cm. Un allongement suffisant pour le distinguer aisément de l'Austral ?

"Ce que nous voulons avant tout, c'est que l'on comprenne de loin que c'est une Renault, indique Agneta Dahlgren, directrice du design du segment C et des véhicules électriques chez Renault. *La ressemblance avec les autres modèles de la gamme, c'est notre souhait. Nous tenons à notre unité stylistique, que ce soit à l'extérieur comme à l'intérieur, mais avec des éléments distinctifs. Par exemple, l'Espace utilise les « living lights » qui lui sont propres. Il s'agit de feux qui génèrent des émotions différentes selon la distance depuis*

LES CINQ PRÉCÉDENTES GÉNÉR



Espace (1984-1991)

L/l/h (m) : **4,25/1,77/1,66**

Nombre d'exemplaires produits : **191 000**

Lancée voilà bientôt quarante ans, cette première génération était à peine plus longue qu'un Captur 2 ! Derrière un style extérieur inspiré du TGV, ce premier monospace français proposait un aménagement intérieur inédit, avec des sièges arrière amovibles pour dégager une grande surface de chargement. Les sièges avant pouvaient, eux, pivoter afin de constituer un salon. L'Espace sera restylé en 1988, avec un succès croissant au fil des années.



Espace 2 (1991-1997)

Ll/h (m) : **4,43/1,80/1,69**

Nombre d'exemplaires produits : **321 000**

Dévoilé lors du Salon de Genève 1991, l'Espace 2 adoucit ses lignes, intègre des rétroviseurs profilés dans la continuité de la carrosserie, augmente toutes ses cotes et monte sensiblement en gamme. Il remplace ses tambours par des freins à disque à l'arrière et améliore globalement ses performances. Il adopte le V6 de 153 ch de la Renault 25, aux côtés d'un 2,2 l essence de 110 ch et d'un 2,1 l turbo diesel de 88 ch.





Les places arrière garantissent un bon espace pour les jambes et une garde au toit suffisante. La banquette coulisse sur 22 cm.



Les deux sièges du troisième rang sont plus petits et moins faciles d'accès. Les moins de 1,70 m y seront correctement installés.

laquelle on les observe. On retrouve ce principe sur l'Austral et la Mégane E-Tech, mais avec un graphisme autre. Chaque détail doit traduire notre originalité et notre qualité, comme toutes ces petites barrettes à l'intérieur des feux arrière."

Un intérieur très logeable

Avec une cote de 2,48 m entre la pédale d'accélérateur et la fin du troisième rang, le nouvel Espace se présente comme le meilleur sur ce point en six générations. En revanche, il est le plus bas jamais produit ; il mesure même un demi-centimètre de moins que l'Espace 1. Cela ne gêne en rien la garde au toit, car la sellerie et l'aménagement ont été savamment étudiés. En outre, la banquette en 2/3-1/3 coulisse sur 22 cm — un record dans la catégorie – et peut libérer jusqu'à 32 cm aux genoux (contre 27,4 cm à bord de l'Austral). Cette fonctionnalité fait bien entendu varier le volume de coffre, qui peut atteindre jusqu'à 777 dm³ en version 5 places (677 dm³ en 7 places). Ce chiffre descend à 467 dm³ sièges reculés, et tombe à 159 dm³ avec sept occupants à l'intérieur.

Le futur Renault sera disponible en trois finitions, lesquelles pourront se reconnaître facilement depuis l'extérieur. En Techno, la lame du bouclier avant est peinte dans la teinte de la carrosserie, l'entourage des vitres est "chrome brillant" et les barres de toit ont un aspect ➛

ATIONS DE L'ESPACE



Espace 3 (1996-2002)

L/l/h (m) : **4,52 / 1,81 / 1,66**

Nombre d'exemplaires produits : **360 000**

Cette troisième génération est encore un peu plus grande, et bénéficie d'un intérieur entièrement revu, avec l'arrivée d'une généreuse boîte à gants de 33 dm³. Du coup, la console centrale disparaît. En 1998, une version allongée prenant le nom de "Grand Espace" est commercialisée. La phase 2 est lancée en 2000, avec un nouveau diesel de 2,2 l développant 115 ch. Le V6 évolue (bloc inédit à 24 soupapes) et gagne en puissance : de 170 à 194 ch.



Espace 4 (2002-2014)

L/l/h (m) : **4,52 / 1,81 / 1,66**

Nombre d'exemplaires produits : **379 000**

L'Espace 4 est produit directement par Renault dans son usine de Sandouville (76), après trois générations assemblées à Romorantin (41) par Matra (qui récupère l'Avantime à cette occasion). C'est aussi celui qui aura la carrière la plus longue, ponctuée par trois restylages. D'abord en 2006, puis en 2010 et, enfin, en 2012, pour modifier une dernière fois sa partie avant. Il sera l'ultime grand monospace signé du Losange, avant que celui-ci aborde le virage vers le SUV.



Espace 5 (2014-2023)

L/l/h (m) : **4,86 / 1,87 / 1,68**

Nombre d'exemplaires produits : **97 000**

L'Espace 5 est le plus long de la dynastie mais aussi, à l'époque, le plus bas au regard de sa longueur (seulement 2 cm de plus que la première génération). Il symbolise la décision de Renault de quitter le segment des monospaces pour celui des SUV. Il est toujours homologué en 7 places, mais peut dissimuler les sièges du troisième rang dans le plancher du coffre. Il est restylé et devient un peu plus "techno" en novembre 2019. À partir de début 2021, il n'est plus proposé qu'en diesel.



Le poste de conduite est repris de l'Austral. L'écran central peut accueillir jusqu'à trente-neuf applications, dont certaines exclusives.

aluminium satiné. À l'intérieur, cette version d'entrée de gamme reçoit une sellerie fabriquée à partir de matériaux recyclés. Comme toutes les Renault, l'Espace aura une déclinaison Esprit Alpine. Sa calandre sera alors ornée de damiers plutôt que de barrettes, le contour des vitres et les barres de toit seront foncés et les jantes mesureront 20 pouces (au lieu de 19 pouces en Techno). Le "A" fléché sera également présent à bord, comme l'Alcantara et des surpiqûres de couleur bleue. Sur le haut de gamme Iconic, enfin, la calandre, le contour des vitres, la lame avant et les barres de toit seront sombres (noirs). Les jantes de 20 pouces restent au programme, mais dans un modèle inédit. Dans l'habitacle, on retrouve une sellerie cuir de couleur claire, exclusive à cette version, ainsi qu'un insert en frêne véritable.

Un seul moteur, vraiment suffisant ?

La gamme est d'une grande simplicité, puisque seule une version hybride d'une puissance cumulée de 200 ch (comme sur l'Austral) sera proposée. Techniquement, il s'agit d'un 3 cylindres thermique 1,2 l turbo de 130 ch (pour 205 Nm de couple) assisté de deux moteurs électriques. Le premier, de 50 kW (70 ch), est alimenté par une batterie lithium-ion de 2 kWh. Le second, limité à 25 ch, assurera uniquement les démarrages du moteur thermique et les changements de rapports. Fait curieux, l'Espace ne sera pas présenté avec d'autres motorisations. Renault table sur l'homologation WLTP avantageuse de cette version (au minimum 4,6 l/100 km et 104 g/km de CO_2 avec des jantes de 19 pouces) pour convaincre les entreprises de ne pas dépenser plus. Car si une livrée hybride rechargeable permet effectivement de rouler quelques dizaines de kilomètres en tout-électrique, elle coûte en général quelque 10 000 € de plus. En outre, si l'Espace est bien concerné par la taxe sur les véhicules de société, celle-ci se limitera à 166 €/an… et pas beaucoup plus pour quelques grammes supplémentaires en fonction des roues et des options. Selon le constructeur, cette technologie hybride offre jusqu'à 80 % de temps de roulage électrique en ville et jusqu'à 40 % d'économie de carburant. Ce que nous ne manquerons pas de vérifier lors de nos premiers essais, certainement avant l'été. Le Losange indique que cette performance énergétique s'explique par un poids abaissé en moyenne de 215 kg par rapport à l'Espace 5. Le nouveau venu pèsera donc au mieux 1 587 kg en 5 places et 1 622 kg en 7 places (finition d'entrée de gamme). Les versions Esprit Alpine et Iconic sont annoncées à 1 663 kg en 5 places et 1 678 kg en 7 places. Léger, le prochain Espace est aussi promis comme agile grâce au châssis 4Control et ses quatre roues directrices (jusqu'à 5° à l'arrière).

La commercialisation de l'Espace 6 débutera fin juin, et ses tarifs devraient être connus entre mi-avril et mi-mai. Il sera proposé en 5 et 7 places. ■



Cette découpe permet de jauger l'habitabilité aux trois rangs.



C’est Agneta Dahlgren, directrice du design du segment C et véhicules électriques, qui a piloté le design du Renault Espace 6.



Le coffre propose des compartiments de rangement sous son plancher.



L’Espace sera disponible avec les quatre roues directrices 4Control Advanced.

Le volet de coffre se soulève électriquement, standing oblige.



Sièges rabattus, le volume de coffre atteint 1 818 dm³ en 5 places et 1 714 dm³ en 7 places.



Sièges coulissés vers l’avant, le coffre varie de 777 dm³ en 5 places à 677 dm³ en 7 places. Lorsqu’on les recule, il perd 200 dm³ en volume.



La longueur est celle d'une Polo actuelle, mais le volume à bord sera plus généreux.

Arches de roues et bas de portes musclés masquent la prise de hauteur due aux batteries.



Révolution conservat

C'est un concept car… qui ne ressemble pas à un concept car. Cette ID.2all écarte volontairement les extravagances du genre pour annoncer un retour de Volkswagen à ses fondamentaux : proposer une voiture qui conviendra à tout le monde. La nouvelle voiture du peuple ?

Par **Jean-Éric Raoul** Photos **Arnaud Saunier**

Il y a eu pas mal de remue-ménage ces derniers temps dans les hautes sphères du groupe Volkswagen. À commencer, l'été dernier, par le départ plus ou moins forcé du big boss, Herbert Diess. C'est lui qui, en 2019, avait annoncé à la presse le grand virage stratégique de Volkswagen, misant tout sur l'électrique et son nouvel emblème, l'ID.3. Lors de ce Salon de Francfort où elle était révélée, son destin semblait tout tracé : elle allait devenir la nouvelle Golf, soit la voiture grand public symbole de la marque et best-seller du continent européen. Cinq ans plus tard, les plans ne se sont pas tout à fait passés comme prévu. Certes, la gamme des ID est bien là. Mais en dépit d'une communication quasi exclusivement axée sur les modèles électriques, au risque de laisser penser à la clientèle que la gamme traditionnelle était en sursis, le raz-de-marée commercial ne s'est pas produit. Pire, il a fallu anticiper un lifting en urgence pour l'ID.3, dont ni le style, ni la qualité de finition, ni le ratio prix/autonomie n'ont convaincu.

Il y a eu un épisode 2 des annonces électriques de Volkswagen, lors du Salon de Munich de 2021. Il s'agissait alors du concept car ID. Life, promettant une version Entry de la plateforme électrique MEB qui allait permettre de déployer une entrée de gamme à 25 000 € pour 2025. Mais l'ID. Life ne ressemblait en rien à la voiture que vous avez aujourd'hui sous les yeux. C'était un petit SUV urbain, traité de manière assez ludique avec ses surfaces teintées dans la masse ou son capot avant toilé. Cependant, sa forme globale indiquait assez clairement ce que devait être le modèle définitif.

Virage à 180°

Cette ID.2all qui le remplace, établie sur la même base technique et annonçant les mêmes prestations, marque donc un virage à 180° et une prise de conscience : les clients de Volkswagen veulent qu'on leur propose… ➤

VOLKSWAGEN ID.2ALL

Commercialisation : **2025**

À partir de **25 000 €**



INGO BARENSCHEE

Clin d'œil nostalgique, l'affichage peut reproduire les compteurs d'une Golf "vintage".

Pas d'effet de style gratuit sur ce concept car. Il s'agit de rassurer plus que d'éblouir.

des Volkswagen. Pas des "objets de mobilité" futuristes et désincarnés, ainsi que semble être perçue l'actuelle gamme ID. Par son absence d'effets spectaculaires – figure pourtant attendue d'un concept car –, par sa réappropriation du langage stylistique des Golf et Polo, par son accent mis sur les aspects pratiques du quotidien, l'ID.2all veut incarner une nouvelle écoute de la marque à l'égard de ses clients, une posture plus humble, avec "les pieds sur terre". *"Faisons à nouveau briller Volkswagen"*, lançait Thomas Schäfer, le nouveau patron de la marque, en préambule de la présentation de l'ID.2all, en déroulant la feuille de route de ce retour aux fondamentaux à travers un modèle qui doit être *"accessible, fiable, capable d'effectuer de longues distances et d'offrir beaucoup d'espace"*.

Une promesse à tenir

La future ID.2all, qui pourrait aussi reprendre le patronyme Polo, tiendra-t-elle ses promesses ? Commençons par l'aspect accessibilité. Volkswagen annonce ce modèle à 25 000 € pour 2025. C'est un engagement particulièrement ambitieux dans l'univers des voitures électriques, sachant qu'une ID.3 débute aujourd'hui à 45 000 €. On pourrait imaginer que ce prix d'appel ait pour corollaire des prestations limitées. Pourtant, son inédite plateforme MEB Entry, à traction avant, promet jusqu'à 450 km d'autonomie, avec un moteur de 226 ch. On est donc loin du low cost, même si la mention "jusqu'à…" qui accompagne l'autonomie annoncée augure une version mieux dotée en batterie qui, forcément, sera plus chère. De la batterie, justement, point essentiel d'une voiture électrique, il n'est pas encore question. Nous n'en connaissons ni la capacité ni la chimie. Mais il est à parier que c'est là que des économies seront trouvées pour tenir la promesse d'un prix si avantageux.

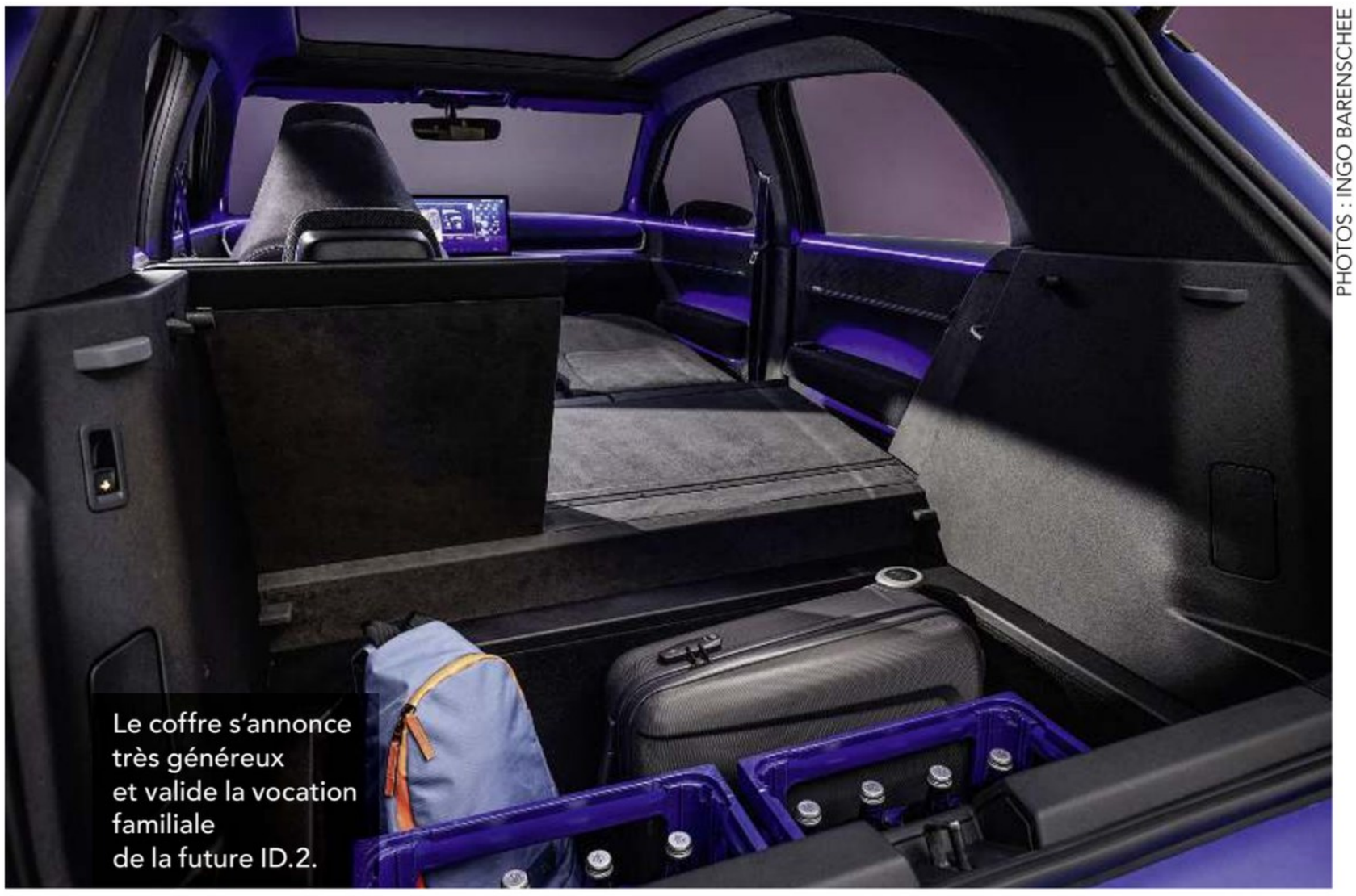
Sur la question de l'espace disponible, Imelda Labbé, la directrice commerciale, résume la chose d'une formule simple : *"Spacieuse comme une Golf, abordable comme une Polo."* Apparemment, il y a du vrai dans ce slogan. Extérieurement, l'ID.2all mesure 4,05 m, soit



Planche de bord contemporaine, double écran… mais les commandes physiques font leur grand retour !



Les montants de custode typés Golf signent cette nouvelle ère électrique.



Le coffre s'annonce très généreux et valide la vocation familiale de la future ID.2.

PHOTOS : INGO BARENSCHEER

la longueur d'une Polo… et 1 cm de moins que celle d'une Peugeot 208, par exemple. En revanche, l'intérieur bénéficie d'un empattement généreux de 2,66 m, soit 4 cm de plus que celui de la Golf. Nous n'avons malheureusement pas pu monter à bord de l'ID.2all, mais on peut parier que l'espace y sera suffisamment vaste pour abriter quatre ou cinq passagers. Au prix d'un coffre réduit ? Bien au contraire. Outre les 440 dm³ annoncés, sur deux niveaux, avec le clin d'œil traditionnel des constructeurs allemands aux deux caisses de bières qui peuvent y loger (même si aujourd'hui, ce sont plutôt des bouteilles de soda…), l'ID.2all ajoute une cavité de 50 dm³ sous le siège arrière, plus un dossier passager avant qui s'escamote pour proposer une longue surface plane de chargement. Une voiture à vivre, en quelque sorte.

Toujours à l'intérieur, Volkswagen fait machine arrière sur la frénésie du tout-écran, qui agace même sur la Golf. Bien sûr, on retrouve ici un petit écran face au conducteur et un central plus vaste de 12,9 pouces. Mais des commandes physiques font leur retour pour la climatisation et même le réglage du volume audio. Dans le même temps, les commandes sensitives du volant, si décriées, disparaissent au profit de bonnes grosses molettes rotatives. La tradition, dans ce cas, a du bon. D'ailleurs, pour ceux que des graphismes contemporains passe-partout laisseraient un peu froids, Volkswagen cultive la nostalgie en proposant l'affichage à l'écran d'un tableau de bord d'une Golf des années 70, lecteur de cassettes et porte-clés oscillant compris, voire de celui d'une Coccinelle, dont l'effet est moins convaincant. Dans le même temps, nous nous réjouissons de l'apparition d'un planificateur de trajet intégré, tellement indispensable sur une voiture électrique.

Vient enfin le style extérieur, pour lequel le nouveau patron du design, Andreas Mindt, assume une forme de conservatisme : *"Nous voulions créer une Volkswagen typique."* Cela se voit. Les montants de custode sont particulièrement représentatifs des Golf "classiques", mais la silhouette globale, loin de la mode du tout-SUV, puise dans le vocabulaire maison. Au point que si vous la croisiez dans la rue demain, vous l'identifieriez immédiatement comme une Volkswagen, sans imaginer un instant qu'il s'agit d'un concept car annonçant une voiture commercialisée dans seulement deux ans. D'ici là, l'ID.2all trouvera sur sa route une certaine Renault 5, dont les promesses tant en prix qu'en autonomie sont comparables. Cela pourrait marquer, enfin, l'adoption de l'électrique par le plus grand nombre.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Proposer une voiture électrique polyvalente, capable d'accompagner une famille dans ses activités du quotidien mais aussi dans ses transhumances estivales, pour un prix enfin accessible : c'est la nouvelle promesse de Volkswagen avec l'ID.2all et, en dépit de son physique consensuel, c'est une véritable révolution. Reste maintenant à tenir ces engagements.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

De A à Z

Par **Jean Bourquin**

Hyundai

Kona Cette rubrique n'a pas vocation à gloser sur l'apparence physique de telle ou telle voiture, mais il faut bien reconnaître que la robe du nouveau Kona marque les esprits. Rupture il y a, et elle est spectaculaire. Le constat se vérifie à l'item "dimensions", là où ce SUV hypothétiquement urbain gagne 15 cm en longueur par rapport à son prédécesseur (4,36 m au total). Du côté de l'offre moteurs, les unités thermiques micro-hybridées, essence et diesel, ne sont plus de ce monde, et l'ensemble hybride non rechargeable de 141 ch cumulés (4 cylindres 1.6 de 105 ch + électromoteur de 44 ch + boîte robotisée à 6 rapports) reprend du service tel quel. C'est la seule motorisation disponible à cette heure, en attendant les deux variantes électriques. Sans surprise, Hyundai ne lésine pas sur les équipements de série, à l'exemple de l'écran central de 12,5 pouces, de l'interface smartphone, du navigateur GPS, de la climatisation bizone et du régulateur de vitesse adaptatif fournis dès l'entrée de gamme Intuitive. **Kona Hybrid 141 :** 33 400 €, 35 750 €, 38 900 € et 39 900 € sous les finitions respectives Intuitive, Creative, Executive et N Line Executive. Malus hors sujet.



Hyundai Kona

HYUNDAI

Renault

Mégane C'est la dernière Renault à porter le sceau "R.S.", pour "Renault Sport", qualifiée d'"Ultime" pour cette raison. La Mégane en question est extrapolée de la version R.S. Trophy sans rien changer sur le fond, du 4 cylindres 1.8 turbo de 300 ch au blocage mécanique du différentiel avant. Les différences sont d'ordre esthétique, marquées notamment par des extracteurs d'air latéraux. **Mégane R.S. Ultime :** 53 450 €. Malus mini/maxi : 14 881/16 149 €.

Captur Renault remanie la gamme du Captur avant d'expédier ce dernier dans la case restylage. Premier point, la motorisation carburant au GPL telle que détaillée dans le tableau ci-contre réintègre ladite gamme après l'avoir quittée en juin 2022. Pour le reste, la finition de base Équilibre disparaît, et ce faisant, le prix d'attaque passe de 23 900 à 25 550 €. La livrée Evolution, qui ouvre désormais la série, reçoit d'office l'écran central tactile de 7 pouces et l'interface smartphone. Les combinaisons entre motorisations et finitions demeurent inchangées. L'exécution Techno Fast Track, qui garantit une livraison du véhicule dans les trente jours après la commande, retient de série le moniteur central de 9,3 pouces, le combiné d'instrumentation numérique (écran de 10 pouces) et l'accès et le démarrage mains-libres, toutes choses refusées au Captur labellisé Techno.



Renault Mégane R.S. Ultime

RENAULT



Renault Captur

BENJAMIN ASKET / VIRAGE AGENCY

Volkswagen

La gamme Le constructeur de Wolfsburg élargit vers le bas les gammes des quatre modèles thermiques cités ci-dessous.
Les nouvelles finitions de base reprennent les appellations des véhicules concernés, et ne font pas vœu de pauvreté. L'écran central tactile, l'interface smartphone et les projecteurs à LED leur sont communs, entre autres exemples.
Comme attendu, l'opération a pour effet louable de baisser les prix d'attaque à motorisation correspondante, dans des proportions non négligeables. Ainsi, dans le cas de la Golf, l'écart de tarif entre la livrée Golf et la finition Life Plus, laquelle ouvrait la gamme au précédent épisode, est de 3 615 €. Cela mérite réflexion. Dans l'immédiat, Volkswagen lance la gamme du T-Roc avec l'édition spéciale Life Tech (à partir de 25 490 €).

Polo Outre les équipements précités, la finition Polo retient de série les compteurs numériques, les capteurs de pluie et de luminosité, les radars de recul et des jantes en acier de 15 pouces.
1.0 MPI 80 ch BVM5 Polo : 20 650 €. Malus mini/maxi : 50/650 €. **1.0 TSI 95 ch BVM5 Polo :** 21 560 €. Malus mini/maxi : 0/450 €.



MARTIN MEINERS

Volkswagen Polo

Golf La climatisation automatique, le démarrage sans clé, le régulateur de vitesse adaptatif et les jantes en alliage de 16 pouces figurent au menu de la livrée Golf. **2.0 TDI 116 ch BVM6 Golf :** 32 870 €. Malus mini/maxi : 0/260 €. **2.0 TDI 116 ch BVR7 Golf :** 35 090 €. Malus mini/maxi : 0/330 €.



MARTIN MEINERS

Volkswagen Golf

Taigo Le modèle d'entrée de gamme offre les mêmes équipements de série que la Polo pareillement définie. **1.0 TSI 95 ch BVM5 Taigo :** 24 135 €. Malus mini/maxi : 0/898 €.



ULI SONNTAG

Volkswagen Taigo

Tiguan Ce SUV se voit refuser les compteurs numériques en entrée de gamme. Jantes en alliage de 17 pouces de série.
1.5 TSI 130 ch BVM6 Tiguan : 35 900 €. Malus mini/maxi : 818/1 172 €.
2.0 TDI 150 ch BVR7 Tiguan : 42 300 €. Malus mini/maxi : 898/2 370 €.
Le Tiguan Allspace n'est pas concerné.



INGO BARENSCHEE

Volkswagen Tiguan

LA GAMME RENAULT CAPTUR

Puissance/Boîte	Finition	Prix	Malus
Essence			
1.0 TCe 90 ch BVM6	Evolution / Techno	25 550 / 26 950 €	240 €
Bicarburation essence/GPL			
1.0 TCe 100 ch BVM6	Evolution	26 050 €	0 €
Essence hybridation légère			
1.3 Mild Hybrid 140 ch BVM6	Techno / Techno Fast Track	28 500 / 30 500 €	210 €
1.3 Mild Hybrid 160 ch BVR7	Techno / R.S. Line	31 000 / 33 000 €	230 €
Hybride non rechargeable			
E-Tech Full Hybrid 145 ch (1)	Evolution / Techno / Techno Fast Track / E-Tech Engineered / Iconic	30 000 / 30 900 / 32 900 / 33 450 / 34 400 €	0 €
Hybride rechargeable			
E-Tech Plug-in Hybrid 160 ch (2)	Techno	37 950 €	0 €

(1) 4 cyl. 1.6 + 2 électromoteurs + boîte à crabots multimodale.
(2) 4 cyl. 1.6 + 2 électromoteurs + boîte à crabots multimodale.
Autonomie en mode électrique en cycle mixte : 50 km.

PLUS DE SÉCURITÉ GRÂCE À LA CONDUITE AUTO

Bardées d'électronique, ultra-connectées, garnies d'aides à la conduite et conçues pour résister à tous les chocs, nos voitures sont pensées pour être toujours plus sûres. Reste le facteur humain, aléatoire par essence, que l'automatisation progressive de la conduite vise à compenser. État des lieux du paysage automobile cru 2023.

Par **Nicolas Valeano**

Que de progrès depuis l'instauration du port de la ceinture de sécurité en 1973 ! Un demi-siècle d'innovation incessante de la part des constructeurs et des équipementiers, qu'il s'agisse de sécurité active (éviter l'accident) ou passive (limiter les dégâts), menant à l'impressionnant niveau de protection offert par la moindre voiture d'aujourd'hui, promu par l'organisme indépendant EuroNCAP qui n'a cessé de durcir ses critères de test. Les constructeurs premium comme généralistes sont impliqués dans la recherche et développement dans ces domaines, à l'image de Renault, qui a déposé plus de 2 000 brevets liés à la sécurité depuis 1970. *"Ce travail – couplé aux mesures prises par la Sécurité routière et les gouvernements successifs – a contribué à épargner 350 000 vies et empêché jusqu'à 5,8 millions de personnes d'être blessées"*, selon Stéphane Buffat, directeur du Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain. Ainsi, plus de trente-six ADAS (aides avancées à la conduite) et soixante équipements liés à la sécurité sont proposés dans la gamme de la marque française.



Sur une voiture électrique, des capteurs peuvent détecter un impact potentiellement dangereux pour la batterie.



CONTINENTAL

Les nouveaux modèles arrivant sur le marché intègrent une caméra surveillant l'attention du conducteur.



OLIVIER LE MOAL / SHUTTERSTOCK

NOME ?



CONTINENTAL

En parallèle, les législations se sont aussi renforcées au fil de l'Histoire, avec l'obligation du port du casque à moto, des limitations de vitesse plus strictes ou la réduction du seuil d'alcoolémie. Aujourd'hui, on déplore un peu plus de 3 500 morts sur les routes françaises (chiffres de l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière pour 2022), alors qu'on en comptait plus de 18 000 en 1972, tandis que le volume du trafic motorisé n'a cessé d'augmenter. Et la France adhère aux objectifs européens de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves d'ici à 2030 (prenant 2019 comme année de référence, avant la pandémie). À plus long terme, l'Europe vise "zéro mort" sur les routes à l'horizon 2050, un objectif clamé il y a des années par Volvo et par certains pays comme la Suède, ainsi que par Mercedes-Benz, qui va jusqu'à prôner une vision de la conduite sans accident d'ici à 2050. L'arrivée sur le marché de modèles dernier cri ne pourra que contribuer à y tendre, grâce à des innovations tous azimuts que nous détaillons ici.

UN PACKAGE D'ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ PRÉSENTS DE SÉRIE TOUJOURS PLUS IMPORTANT

ABS depuis 2003, ESP depuis 2014, appel d'urgence eCall depuis 2018 : au fil du temps, toutes les voitures neuves doivent intégrer de précieux équipements de sécurité. La liste continue avec la réglementation imposant depuis 2022 pour les nouveaux modèles (à partir de 2024 pour toutes les voitures neuves) les équipements suivants : limiteur de vitesse avec lecture des panneaux, radar ou caméra de recul, avertisseur de perte d'attention en cas de somnolence ou de distraction du conducteur, enregistreur de données d'événement (ou "boîte noire", qui enregistre vitesse, freinage, position, port de la ceinture et usage des clignotants en cas d'accident), signal d'arrêt d'urgence, prééquipement pour un éthylotest antidémarrage, système de cybersécurité, ainsi que la surveillance de la pression des pneus, l'aide au maintien de trajectoire ou encore le freinage automatisé.

LES NOTES EURONCAP VONT-ELLES TROP LOIN ?

Outre ceux exigés par la législation, l'organisme indépendant européen EuroNCAP impose, par son système de notation toujours plus strict, l'adoption de certains équipements complémentaires, bien au-delà des simples crash-tests des débuts. Ainsi, la sécurité active est-elle de plus en plus prise en compte. C'est la raison pour laquelle certains nouveaux modèles infligent une alarme de dépassement de vitesse autorisée ou une correction active de trajectoire, qui agacent en se remettant en fonction à chaque redémarrage si on les a désactivées. Les critères d'évaluation vont être séparés en quatre catégories à partir de 2026, suivant quatre phases d'un accident : sûreté de la conduite, évitement d'un impact, protection en cas d'accident et sécurité post-crash. De nouveaux aspects seront testés, comme la surveillance d'attention, les interactions avec les systèmes de bord, les protocoles de communication entre véhicules et infrastructures, le risque d'incendie pour les véhicules électriques ou la protection passive pour des passagers de différents gabarits et types. Les véhicules autonomes ne seront pas épargnés et feront l'objet de tests spécifiques.

Mais, aussi complet et rassurant que soit l'ensemble des systèmes de sécurité pris en compte, tous ne font pas l'unanimité. Certaines fonctionnalités augmentent simplement trop les prix des véhicules pour quelques constructeurs, qui font alors des choix assumés. Ainsi, Dacia a préféré renoncer à certaines aides à la conduite comme l'assistance au maintien dans la file (efficace sur autoroute mais vite agaçante sur route, par ailleurs), la fonction de reconnaissance des piétons pour son système de freinage d'urgence autonome ou les capteurs de ceinture de sécurité aux sièges du troisième rang pour le Jogger, qui tombe à une seule étoile, ne cochant pas toutes ces cases. Cependant, cela n'empêche pas les productions de la marque roumaine d'obtenir de bons scores de protection des occupants. Et leur succès commercial prouve qu'il ne s'agit pas du critère d'achat numéro un les concernant. ➔



MERCEDES-BENZ

> *Depuis 1970, Renault a contribué à épargner 350 000 vies et à éviter 5,8 millions de blessures.*
>
> **Stéphane Buffat, directeur du Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain**

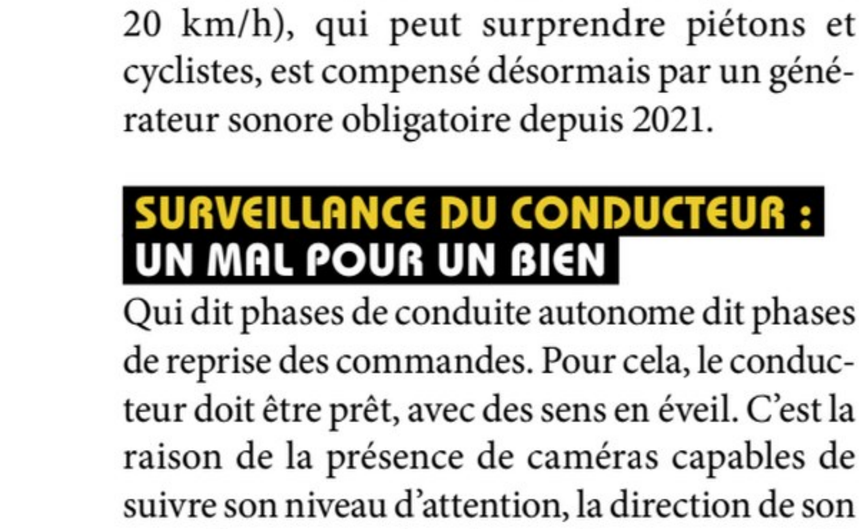
LA SÉCURITÉ DES VOITURES ÉLECTRIQUES EN QUESTION

En général, les véhicules électriques obtiennent de très bons scores aux tests EuroNCAP, grâce à leur électronique avancée incluant de nombreuses aides à la conduite et à leur architecture solidement constituée autour de leur lit de batteries. Mais une batterie haute tension (jusqu'à 800 V pour certains modèles !) présente un risque tout particulier en cas d'accident ou simplement de perforation, par une pierre projetée violemment en roulant, par exemple, qui pourrait déclencher un court-circuit. Des détecteurs permettent d'identifier ce type d'incidents, et les batteries sont continuellement sous surveillance, notamment pour leur température de fonctionnement.

En cas d'incendie, des mesures de sécurité tertiaire sont mises en place afin de faciliter l'intervention des secours, qui ont besoin d'avoir le plus d'informations possible (type et énergie du véhicule, schéma de désincarcération…). Celles-ci peuvent être données par un QR Code standardisé (appelé "Rescue Code") apposé sur le pare-brise et la lunette arrière, que certains constructeurs comme Renault ou Mercedes ont décidé d'intégrer de série. Renault complète ces informations par l'indication d'un accès spécifique pour éteindre un début de feu de batterie en une minute au lieu de… quarante-cinq. Un interrupteur de déconnexion de la batterie est également prévu, en plus des systèmes automatiques déclenchés en cas de choc. Enfin, autre aspect de sécurité autour de l'électrique, le silence des évolutions à basse vitesse (moins de 20 km/h), qui peut surprendre piétons et cyclistes, est compensé désormais par un générateur sonore obligatoire depuis 2021.

SURVEILLANCE DU CONDUCTEUR : UN MAL POUR UN BIEN

Qui dit phases de conduite autonome dit phases de reprise des commandes. Pour cela, le conducteur doit être prêt, avec des sens en éveil. C'est la raison de la présence de caméras capables de suivre son niveau d'attention, la direction de son regard, voire son état de santé avec, en complément, des capteurs spécifiques. Ainsi, des microcaméras peuvent-elles être implantées sur la colonne de direction ou même directement dans l'instrumentation pour surveiller les yeux du conducteur. Des microradars peuvent compléter ce système d'observation, capables de détecter, par exemple, la présence d'un enfant ou d'un animal oublié à bord (un cas pas si rare…). À partir de cette année, ce type de système est pris en compte pour les notations EuroNCAP. Enfin, les capteurs pourront étendre leurs capacités, comme peut le faire une montre connectée, pour relever des mesures comme le rythme cardiaque, la respiration ou la température corporelle. Car si le conducteur perd son attention, voire a un malaise, il doit pouvoir être suppléé par l'auto.



Les crash-tests EuroNCAP restent le juge de paix.

EURONCAP

MODÈLES PREMIUM : UN CONCENTRÉ HIGH-TECH

Les constructeurs premium sont les premiers à pourvoir leurs véhicules des dernières innovations, à l'image de Mercedes ou de Volvo, lequel poursuit son travail avec son tout récent vaisseau amiral, l'EX90. Parmi ses nombreux équipements de sécurité, le SUV électrique suédois propose un duo de caméras qui, en relation avec les informations du volant capacitif, font un état des lieux permanent de l'attention du conducteur. En cas de malaise détecté, la voiture peut se garer seule en toute sécurité. L'habitacle est également parsemé de petits radars très sensibles pouvant repérer un enfant ou un animal laissé à bord quand la voiture est parquée.

Pendant la conduite, le Lidar (radar laser 3D), signé Luminar, intégré au-dessus du pare-brise et fonctionnant jusqu'à 250 mètres, permettrait de diminuer de 20 % les risques d'accident grave, en complément des huit caméras, cinq radars longue portée et seize radars à ultrasons. Un ensemble de capteurs gérés par un ordinateur embarqué de grande puissance, avec la perspective de fonctionnalités autonomes partielles lorsque la législation le permettra. Volvo inclut aussi un système d'anticipation de collision frontale avec un freinage maximisé afin de réduire les conséquences d'un impact. Enfin, comme Renault, le constructeur suédois a décidé de brider ses véhicules à 180 km/h.



Volvo implique les secours dans le développement de ses systèmes de sécurité post-crash.

VOLVO

LA CONDUITE AUTONOME POUR RASSURER ?

Un constat de base justifie à lui seul l'idée de la conduite autonome : près de 80 % des accidents de la route sont dus à une erreur humaine… En parallèle, tout utilisateur d'aides à la conduite semi-autonome présentes sur les voitures actuelles a connu de "faux positifs" (réactions erronées, avec un début de freinage suite à de fausses interprétations d'obstacles, par exemple). Alors, entre appréciations humaines erronées et soucis du système de bord, qui gagne ? Eh bien, tout porte à croire que la machine aura le dernier mot car elle peut bien mieux progresser dans son apprentissage.

Les différents niveaux d'automatisation de la conduite sont définis par la Société des ingénieurs automobiles : le niveau 3 marque les premières phases où le conducteur peut lâcher les commandes durant des temps longs, et plusieurs marques ont lancé des expérimentations grandeur nature, comme Honda au Japon, Mercedes-Benz en Allemagne et Volvo en Californie (voire Tesla aux États-Unis avec son Full Self-Driving). Avec un ensemble de capteurs (radars, caméras et Lidar) et un processeur de calcul puissant, une voiture peut prendre les commandes et jauger toute situation. Autres ingrédients requis : une cartographie haute définition et une capacité de dialogue entre véhicules et infrastructures. ■

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Désormais construites à partir d'une architecture électronique, les voitures deviennent des objets high-tech. Fiabilité, redondance des systèmes et mise au point aideront encore à de formidables progrès en sécurité (si ce n'est en plaisir de conduite). Subsisteront les questions de responsabilité en cas de bugs, inéluctables.

l'auto-journal Évasion & SUV

l'auto-journal

AVRIL-MAI-JUIN 2023

LE 1ER MAGAZINE DE L'ART DE ROULER DIFFÉREMMENT

évasion & SUV

PEUGEOT 3008 III
LA RÉFÉRENCE PASSE AU 0 ÉMISSION

+ LES STARS RESTYLÉES : PEUGEOT 2008, RENAULT CAPTUR, BMW X5...

NUMÉRO 100% HYBRIDE ET ÉLECTRIQUE





NOSTALGIE

FORD BRONCO, C'EST L'AMÉRIQUE

ET AUSSI... Escapade dans la Vienne, le printemps au Japon

65 PAGES D'ESSAIS VERTS

MERCEDES GLC, JEEP AVENGER, DS 7, AUDI Q8 E-TRON, ALFA ROMEO TONALE...



SUPER ESSAI : RENAULT AUSTRAL

L'hybride au service de la sobriété et du plaisir !

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

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

ESSAIS Rendez-vous avec tous nos essais

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

EN VENTE ACTUELLEMENT

ZONE ROUGE

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



Restylage de principe, comme en témoignent les camouflages ne couvrant qu'en partie la carrosserie. Le lifting est considérable, cela posé.



À l'arrière, l'opération de chirurgie esthétique porte essentiellement sur les feux avec, à la clé, une signature lumineuse recomposée.

PHOTOS : SB MEDIEN

PEUGEOT HYBRIDE LÉGÈREMENT LE 2008

Le 2008 en mode hybride rechargeable, faut pas rêver… Hybridation il y a pourtant, mais elle est légère. Le restylage se remarque.

Le 2008 sort ses griffes… C'est le titre que nous avions en tête avant d'entamer la rédaction de cet article. Un peu trop bateau à notre goût, même s'il traduit en partie la réalité. Le camouflage qui couvre la face avant de l'unité ici en photo remplit son office à merveille, certes, mais le doute n'est guère permis. Le SUV supposément urbain (4,30 m en longueur, tout de même) de la gamme Peugeot s'ornera de trois griffes lumineuses placées sous chaque projecteur, sur le modèle de la 508 récemment restylée. Le bouclier est redessiné en fonction et la calandre s'élargit dans le but avoué de bien mettre en évidence le nouveau logo de la marque, lequel se voit de loin. Nous la faisons courte.

À l'intérieur, le grand chambardement ne figure pas à l'ordre du jour. Quelques retouches ici et là, et le tour est joué. Cela posé, le 2008 devrait recevoir une installation multimédia réinitialisée, identique sur le principe à celle qui équipe la 308. Mises à jour automatiques à distance, usage proche de ce qu'offre un smartphone en la matière et tout le tralala…

Sans semblable rechargeable

Est-ce un handicap ? À considérer l'enviable succès commercial du 2008, la réponse est non. Il n'empêche, l'ennemi d'en face, le Renault Captur pour le nommer, a droit à son attelage hybride rechargeable proposé en complément de son semblable non rechargeable. Et cela ne date pas d'aujourd'hui.

Peugeot n'a cure de ce genre de choses, du moins à ce niveau de gamme. Son best-seller, en revanche, reçoit la nouvelle motorisation micro-hybridée extrapolée de l'actuel 3 cylindres essence 1.2 PureTech et portée à 136 ch. C'est acquis. La variante de 130 ch du diesel 1.5 BlueHDi rempile, sauf contrordre de dernière minute, ce qui ne manque pas d'étonner par les temps qui courent. Le propulseur électrique de l'e-2008 passe de 136 à 156 ch, comme attendu.



Du 100 % électrique, du 100 % thermique si le diesel garde son job, de l'hybridation légère au demeurant sophistiquée, et c'est tout. C'est déjà pas mal, direz-vous…

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
juin 2023

Prix :
à partir de 28 000 € *

Ennemi juré :
Renault Captur

* Estimation.

BERNHARD FILSER



Le break Clubman quitte le club Mini.

OPEL



Insignia, l'histoire sans suite.

GAMMES

Enterrées sans remplaçantes

• Dans le cas présent, il ne faut pas se fier au configurateur du constructeur Mini. Le break Clubman est toujours disponible à la vente, mais plus pour très longtemps. Cette Mini historique, dont la première mouture date de 1969, quittera la scène à brève échéance et n'aura pas de remplaçante en tant que telle. À cette occasion, Mini lance une série limitée bien nommée "Final Edition", basée sur la Cooper S Clubman et équipée d'un 4 cylindres 2.0 de 178 ch. Prix : 46 400 € sans compter le malus de 983 €. Sur les 1 969 exemplaires promis, 123 sont réservés à la France.

• C'était la dernière Opel née sous l'ère General Motors inscrite jusqu'à récemment au catalogue. C'est fini, la berline Insignia et son break sont remerciés, et laissent comme un grand vide dans la gamme. Aucune berline n'occupera la place laissée vacante, pas même à échéance lointaine.

LAURIE DIEFFEMBACQ/AFP



"Les constructeurs européens ne mènent plus la course technologique."

Luca de Meo,
président de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA).

À la tête de l'ACEA depuis le 1er janvier 2023, le patron du groupe Renault tire la sonnette d'alarme. Les pouvoirs publics européens réduisent leurs aides à l'achat de voitures électriques au moment où leurs homologues américains et chinois apportent *"un soutien massif"* à l'effort industriel qu'exige l'électrification des gammes de leurs constructeurs nationaux, observe-t-il. Nos gouvernants agissent à contre-courant des enjeux, faut-il comprendre en substance, et *"tout cela nuit fortement à la compétitivité de l'automobile européenne"*. Luca de Meo sera-t-il entendu ?

PRODUIT

Le Ford Bronco vient faire du rodéo en France

Un V6 essence 2.7 biturbo riche de 335 ch qui émet du CO_2 à raison, au bas mot, de 319 g/km : en théorie, un véhicule tout-terrain ainsi motorisé reste chez lui, bien au chaud entre New York et Los Angeles. Ben non. Ford expédie son Bronco sur les pistes de rodéo européennes (il y en a), étant rappelé que cette appellation fait référence à un cheval sauvage. L'unité dépêchée chez nous n'a droit qu'au bloc précité associé à une boîte automatique à 10 rapports, à laquelle s'ajoute l'indispensable boîte de transfert. Une série d'assistants réservés à la pratique tout-terrain viennent en renfort, au cas où. Un vrai de vrai, qui fleure bon les sous-bois américains. La carrosserie 5 portes accueille le tout, sans autre choix possible. Bronco V6 2.7 EcoBoost : 76 500 et 80 500 € sous les finitions respectives Outer Banks et Badlands. Malus à la moitié du prix, faut-il le préciser ?

PHOTOS : FORD





Un tout-terrain hors pair, un rien décalé chez nous…

JAGUAR



61 700

C'EST LE NOMBRE DE JAGUAR NEUVES ÉCOULÉES DANS LE MONDE EN 2022.

Cela représente une baisse de 29 % par rapport à 2021. À opposer aux 615 121 Volvo (- 12 %) et aux 625 365 Lexus (- 17 %) vendues durant la même période, pour citer deux marques premium dont le positionnement est comparable à celui de Jaguar. Il n'y a pas de miracle. La stratégie industrielle qui consiste à ne pas renouveler la gamme en attendant l'électrification exclusive de cette dernière, programmée en 2025, se paie cash. Pire, les dirigeants du groupe Jaguar Land Rover sacrifient, sans le cacher, la première entité au profit de la seconde, en évolution constante quant à elle. Résultat, 269 120 Land Rover ont trouvé preneurs l'an dernier (- 20 %).

ZONE ROUGE

1,143 €



THOMAS BREGARDIS/PHOTOPQR

C'ÉTAIT LE PRIX MOYEN DU LITRE DE SUPERÉTHANOL E85 À LA DATE DU 26 MARS.
Cela représente une hausse de 68,6 % au cours des six mois précédant la date indiquée et de 21,5 % en un an. De fait, le superéthanol E85 est le carburant qui "flambe" le plus dans nos contrées. En comparaison, les prix moyens du litre de SP95 et du litre de gazole ont respectivement augmenté de 23,6 et 10,6 % durant les six derniers mois. Cette inflation galopante n'est pas un frein à l'essor du biocarburant, selon l'expression consacrée. Pour preuve, la consommation d'E85 a crû de 83 % en 2022 par rapport à 2021. 3378 stations-service distribuaient ce carburant à la date du 26 mars.

SEAT



"Donner la priorité à Cupra."

Wayne Griffiths,
directeur général de Seat SA.

D'un côté, il y a Seat, dont les ventes ont chuté de 40 % en 2022. De l'autre, Cupra, la petite marque qui monte, qui monte. En pleine bourre, à en juger par ses ventes en hausse de 93 % en un an. Dès lors, la question se pose : Cupra tuera-t-elle sa matrice ? Wayne Griffiths s'en défend, mais les faits sont têtus. Cupra lancera deux nouveaux modèles dans les deux années qui viennent, les SUV Tavascan et Terramar, sachant que ce n'est qu'un début. Le plan produit de Seat, à l'inverse, est vide, hormis une poignée de restylages programmés l'an prochain. Un mauvais pressentiment nous envahit.



Airstream, illustre label dans le domaine des véhicules de loisirs.

VIDÉO

La caravane passe, Porsche s'amuse

Porsche fait des SUV, et un SUV est l'outil idoine pour tracter. Une caravane, notamment. Ni une ni deux, la société américaine Airstream, spécialiste de la roulotte de luxe taillée dans l'aluminium, met au point un "concept caravan" avec le soutien actif du studio de design F.A. Porsche. Le prototype atteint 5 m en longueur, accueille deux personnes, pas plus, et repose sur une suspension automatique pour ajuster la hauteur du châssis. Pour le reste, à savoir le style, le traitement aérodynamique, la modularité ingénieuse et le soin apporté à la finition, nous vous invitons à visionner la vidéo disponible sur YouTube sous le titre *"Airstream Studio F.A. Porsche Concept Travel Trailer"*. Rien ne transpire quant à une possible production en série.





Camping Paradis, version Porsche…

LA LOI

La justice fait crédit

Depuis le 6 mars, les automobilistes pris en flagrant délit peuvent régler leurs amendes en plusieurs fois s'ils reconnaissent l'infraction, à échéances de leur choix et sans frais supplémentaires. "Délit" est le mot, car ce paiement fractionné ne concerne que les amendes forfaitaires délictuelles (AFD), lesquelles recouvrent en la circonstance la conduite sans permis et la conduite sans assurance. Du lourd, donc. À titre indicatif en direction des éventuels intéressés, la procédure de l'AFD permet d'éviter le détour par le tribunal et l'inscription au casier judiciaire, ce qui mérite réflexion. ***Informations pratiques sur le site amendes.gouv.fr ou via le serveur vocal 0806 20 30 40.***



Un cadeau ? Cela se discute…

LIONEL VADAM/PHOTOPQR

ÉVÉNEMENT

Tour Auto

Du 17 au 22 avril

De Paris à Cannes en cinq étapes

En fait, les équipages engagés lanceront leurs moteurs au château de Vaux-le-Vicomte (Seine-et-Marne) le mardi 18 avril. Les bolides seront soumis aux vérifications techniques la veille au Grand Palais éphémère (Paris, 7e arrondissement), lequel ouvrira ses portes au public à cette occasion. Avis aux amateurs, que nous subodorons nombreux. Leurs semblables qui ne pourront faire le déplacement dans la capitale auront tout loisir de découvrir la cohorte à Clermont-Ferrand ou encore à Valence, avant l'arrivée sur la Croisette (Cannes, Alpes-Maritimes). Le programme retient dix spéciales sur routes fermées et des courses sur quatre circuits, dont le Paul Ricard (Le Castellet, Var). À part ça, les anglaises d'antan débarqueront en nombre pour cette 32e édition du Tour Auto.

Parcours, liste des engagés et infos pratiques : www.peterauto.fr



Les chiffres du marché européen en février 2023



902 775

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe 31 (Union européenne, Islande, Norvège, Royaume-Uni et Suisse) en février dernier (+12,2% par rapport à février 2022).

10,7 %

La part de marché de Volkswagen en février. Suivent Toyota (6,9%), Peugeot (5,9%), Skoda (5,6%) et Audi (5,5%). En progression de 53,6%, Dacia talonne Renault (respectivement 5 et 5,1%).

26,2 %

La hausse des ventes enregistrée au Royaume-Uni en février. Parmi les marchés majeurs suivent l'Espagne (19,2%), l'Italie (17,4%), la France (9,4%) et l'Allemagne (2,8%). La Suède est négative (-12,7%).

169 255

C'est le nombre de voitures neuves 100% électriques immatriculées en Europe 31 au cours des deux premiers mois de l'année (+32% par rapport à la même période en 2022).

PHOTOS : AUTOWORLD




La Rondeau Inaltera de 1976 est à Bruxelles.

EXPOSITION

Le Mans à Bruxelles

Les 24 Heures du Mans ont 100 ans, un bel anniversaire que les organisateurs de ce rendez-vous annuel fêteront en grande pompe à l'occasion de "la course du siècle". Départ le samedi 10 juin à 16 heures. Avant l'événement tant attendu, un léger détour par Bruxelles s'impose. Le toujours excellent musée Autoworld ordonnance depuis le 1er avril une exposition consacrée à la mythique course d'Endurance française, avec force documents, films, décors réalistes et mises en scène à l'appui. Il y a mieux: quinze voitures ayant marqué l'histoire de l'épreuve sont à découvrir sur place. Citons la Ford GT40 utilisée pour les essais en 1966, année où le constructeur américain s'empara des trois premières places, ou la Peugeot 905 victorieuse en 1992. En aucun cas il ne s'agit de répliques.

"24 H of Le Mans, 100 Years of Race History"
Jusqu'au 28 mai 2023
Infos pratiques : www.autoworld.be

OFF

Le Mercedes Classe G rapetisse

Un SUV compact typé baroudeur, façon Classe G en plus petit : Mercedes a quelque chose de la sorte dans ses cartons, selon nos confrères d'*Autocar*. Le véhicule reposerait sur la plateforme "multi-usage" alias MMA du constructeur, avec version tout électrique à la clé. Pas avant 2026, si cela se fait.

Ineos Grenadier : le pick-up

PATRICK GOSLING



C'était attendu, le tout-terrain Grenadier va donner naissance à un pick-up à brève échéance. Les prototypes d'essai, qui tournent en ce moment même dans le Grand Nord sans tenue de camouflage, font état d'une carrosserie double cabine posée sur un empattement très généreux.

Opel ressuscite la Manta

L'appellation Manta, plus précisément, laquelle désignera un grand SUV watté bâti sur la plateforme STLA propre au groupe Stellantis. "Le" Manta, pour le coup, prendra place au sommet de la gamme, déserté depuis peu par la berline Insignia *(voir page 29)*. Lancement en 2025.

L'HABIT FAIT LE MOINE

Si la nouvelle Ioniq 6 reprend quasi à l'identique la technologie de la 5, elle adopte une ligne classique de berline qui n'est pas forcément dans l'air du temps. Pour le plus grand bien de l'autonomie.

Par **Arthur Matal** Photos **Yann Lefebvre**

Les SUV inondent le marché, et ce n'est pas nouveau. Paradoxalement, l'épidémie touche également les véhicules électriques, quand bien même ce type de carrosserie est une hérésie pour l'aérodynamisme, si important pour ces modèles. Mais il faut bien contenter la clientèle adepte des autos surélevées, même si ces dernières, avec leur garde au sol limitée, n'ont en plus aucune velléité à quitter le bitume. Alors à quoi bon déplacer de la hauteur et du poids inutiles qui grèvent l'autonomie ? Conscients de la problématique, certains constructeurs tentent par conséquent de revenir à des carrosseries plus "travaillées", certes moins dans l'air du temps, mais qui peuvent séduire ceux pour qui l'efficience et l'autonomie sont de vrais critères d'achat. Hyundai est de ceux-là, avec sa nouvelle 6, tout aussi originale que sa petite sœur, la 5, mais dans un tout autre registre. Les ingénieurs coréens ont spécifiquement soigné la carlingue de ce nouveau modèle qui interpelle quelque peu avec sa face très plate et sa



La présentation intérieure est sobre et de bonne facture. La position de conduite très légèrement surélevée est plutôt agréable, quel que soit votre gabarit.

LE CHOIX DE HYUNDAI DE PRIVILÉGIER L'AUTONOMIE PAR RAPPORT AUX PERFORMANCES EST PLEIN DE BON SENS •••







poupe particulièrement effilée mais qui affiche un coefficient de traînée de 0,21, meilleur que celui de ses rivales directes BMW i4 et Tesla Model 3 (respectivement 0,24 et 0,23 de Cx). Ce travail visant l'efficacité va de pair avec une originalité de ligne qui fait tourner les têtes. Si sur ce point le contrat est rempli, nos mesures doivent maintenant confirmer le gain promis en kilomètres sans recharge.

Cette Ioniq 6 ne déçoit pas en autonomie. Elle toise même la catégorie. Ne faisons pas durer le suspense. La 6 frappe un grand coup et assure tout simplement la meilleure autonomie de la catégorie avec une moyenne de 465 km relevée sur l'autodrome de Linas-Montlhéry. Elle devance dans cet exercice la Model 3 Grande Autonomie (440 km) et la BMW i4 eDrive 40 qui n'offrent que 430 km. En plus, soulignons qu'elles ont toutes les deux été mesurées par des températures plus clémentes et disposent de batteries de plus forte capacité (83,9 kWh pour la BMW et 79 kWh pour la Tesla), quand la coréenne se contente d'une unité de 77,4 kWh, piquée aux Ioniq 5 et Kia EV6, dont elle partage la plateforme et la mécanique de 229 ch. Ce résultat satisfaisant permet de considérer cette Ioniq 6 comme une vraie voyageuse. Sur autoroute, même si elle descend alors à 405 km, elle permet d'envisager de longs trajets ; dans de meilleures conditions, sans risquer de rater un chargeur rapide. À ce propos, à l'instar de ses cousines, cette Hyundai accepte les recharges sur les bornes 350 kW, pour théoriquement repasser de 10 à 80 % de batterie en seulement dix-huit minutes…

Si elle est la plus économe de la catégorie concernant l'énergie dépensée avec 16,7 kWh/100 km (contre 17 kWh et 18,7 kWh/100 km pour la Tesla et la BMW), cette Ioniq 6 est, en revanche, également moins puissante, donc moins véloce que ses rivales, certes ultra-performantes. Mais une fois de plus, le choix de Hyundai de privilégier l'autonomie aux performances est plein de bon sens. En comportement routier, cette Ioniq 6 se rapproche plus de la rigueur d'un Kia EV6 que de sa petite sœur, moins précise. Ce qui se paie légèrement en confort à basse vitesse avec un peu de sécheresse répercutée dans l'habitacle.

Mais une fois à allure plus élevée, elle retrouve un compromis confort/comportement très acceptable. Cette Ioniq 6 se révélant, à l'instar du Kia précité, particulièrement dynamique. Nous ➝

PLUS
Autonomie
Habitabilité
Recharge très rapide

MOINS
Tarif à surveiller
Coffre
Esthétique clivante

❶ Le combiné d'instrumentation numérique est parfaitement lisible et propose toutes les informations nécessaires. ❷ Le sélecteur de position de conduite, qui se trouve près de la colonne de direction, est facile à appréhender et libère de l'espace sur la console centrale. ❸ Sur le volant, sont regroupées toutes les commandes de régulateur de vitesse, mais également les palettes permettant de gérer le freinage régénératif.







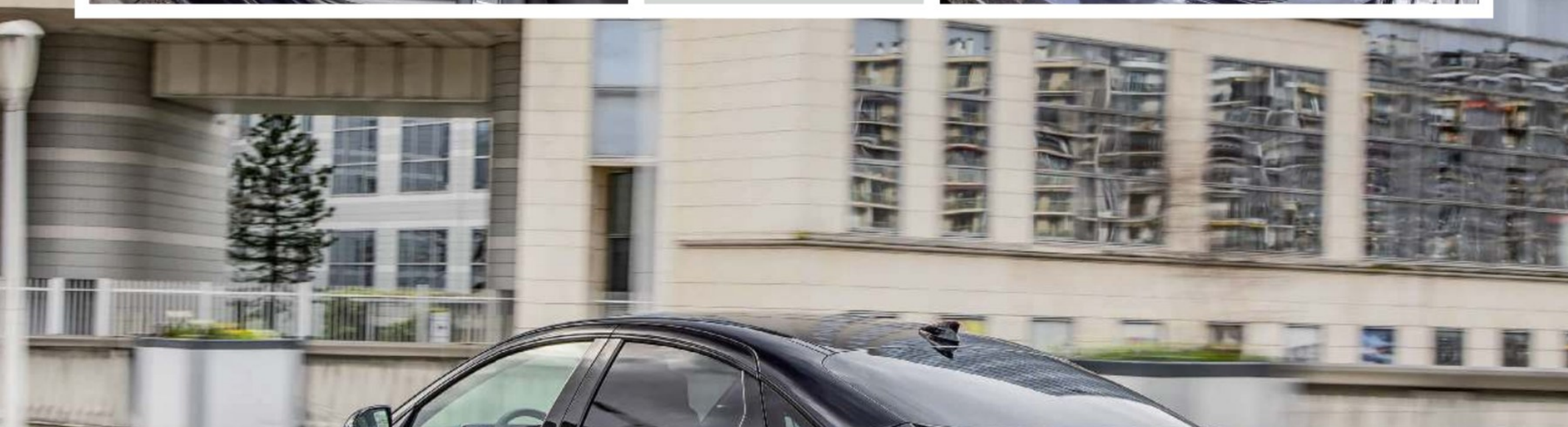
LA IONIC 6 EST MOINS PUISSANTE QU'UNE TESLA, MAIS BIEN PLUS EFFICIENCE, ET ELLE OFFRE UNE AUTONOMIE PLUS QUE SATISFAISANTE •••

regrettons toutefois une direction manquant quelque peu de remontée d'informations, surtout comparée à la Tesla Model 3 ou encore à l'i4 qui distillent des ressentis moins artificiels. Très longue avec ses 4,86 m (16 cm de plus que la Tesla), elle ménage logiquement un espace intérieur généreux, surtout en ce qui concerne la place aux jambes à l'arrière avec 41 cm, quand la BMW, qui n'a rien d'un cagibi, offre, elle, seulement 27 cm. Seule la garde au toit à l'arrière – la faute à la ligne du pavillon – devrait gêner les passagers de plus de 1,85 m. Cette ligne originale rappelant en fonction de votre imagination une Mercedes CLS ou encore une Porsche 911 n'a pas vraiment d'impact sur le volume du coffre qui est strictement identique à celui d'une Ioniq 5 (464 dm^3) : un peu décevant au vu du gabarit et inférieur à celui d'une Model 3 (525 dm^3).
Affiché 1 000 € de plus que l'Ioniq 5 qu'il ne remplace pas, vous l'aurez bien compris, ce numéro "6" ne manque vraiment pas d'intérêt pour qui veut aller loin en électrique. Reste que présenté à partir de 52 300 € en finition de base Intuitive (et 61 400 € pour notre modèle haut de gamme Executive), il n'est pas donné et… non éligible au bonus écologique. C'est seulement 690 € de moins que la référence de la catégorie, à savoir la Tesla Model 3 Grande Autonomie qui avance près de 500 ch et dispose d'une transmission intégrale et d'un équipement plus complet. La comparaison tarifaire s'annonce encore plus sévère avec la version d'entrée de gamme de l'américaine, propulsion comme l'Ioniq 6 et plus proche en puissance, et dont nous avons hâte de jauger les prestations ainsi que… l'autonomie réelle ! ■



❶ Rien à redire concernant l'habitabilité à l'arrière avec un espace aux jambes record. Seuls les passagers de plus de 1,85 m sont pénalisés par la ligne du pavillon qui ne facilite pas l'accès.
❷ Le coffre affiche un volume identique à celui de l'Ioniq 5, mais la forme de sa malle et la hauteur de son seuil de chargement sont moins pratiques.





Un peu ferme en ville, l'amortissement offre, en revanche, un certain dynamisme quand le rythme augmente.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

HYUNDAI IONIQ 6 229 ch/77 kWh Executive

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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



Le coffre avant (45 dm³) est très pratique pour ranger les câbles ou un sac souple.

LA TECHNIQUE

Moteur / Transmission		
Puissance	■	229 ch
Couple	■	350 Nm
Type		synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale		4 CV
Transmission		aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports		réducteur / 1
Batterie		
Capacité nette (brute)	■	NC (77,4) kWh
Type		lithium-ion
Châssis		
Diamètre de braquage	■	12,4 m
Pneumatiques		225/55 R 18
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,86 / 1,88 / 1,50 / 2,95 m
Poids / tractable freiné		1989 / 1500 kg

LA VIE À BORD

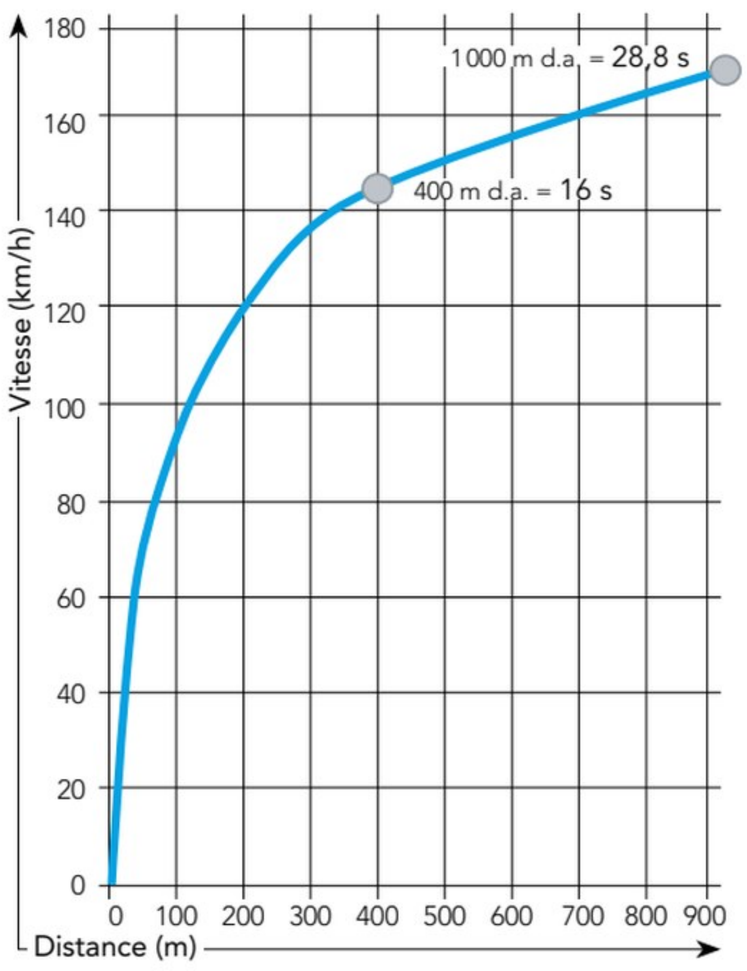
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	41 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■	155 / 146 cm
Garde au toit AV / AR	■	92 / 90 cm
Volume de coffre (AV)	■	464 (45) dm³
Seuil de chargement	■	74 cm
Niveau sonore		
À 90 / 130 km/h	■	63 / 68 dB

LA CONDUITE

Performances		
1000 m d.a.	■	28,8 s
400 m d.a.	■	16 s
0 à 100 km/h	■	8 s
Vitesse maxi	■	185 km/h

➜ Courbe d'accélération

Dans l'absolu, les accélérations sont vigoureuses et la vitesse de pointe de 185 km/h plus que suffisante. Reste qu'en tant que berline classique, l'Ioniq 6 se retrouve classée dans une catégorie de voitures nettement plus performantes qui annoncent des puissances bien supérieures… Mais à quoi bon cette course à la puissance sur des familiales électriques ?



Reprises		
90 à 130 km/h en Drive	■	5,7 s
Distance pour passer de 90 à 130 km/h en Drive	■	171 m
Freinage		
Depuis 50 km/h	■	10 m
Depuis 90 km/h	■	31 m
Depuis 130 km/h	■	66 m



La console centrale est très élégante, mais le rangement du bas, non cloisonné, reste peu pratique.

LE BUDGET

Prix	■	61 400 €
Bonus écologique (CO_2)	■	0 € (0 g km/CO_2)
Prix du modèle essayé (1)		61 500 €
Garantie	■	5 ans, km illimité (2)

(1) Bonus et options inclus. (2) Batterie : 8 ans.

Équipements de série ■

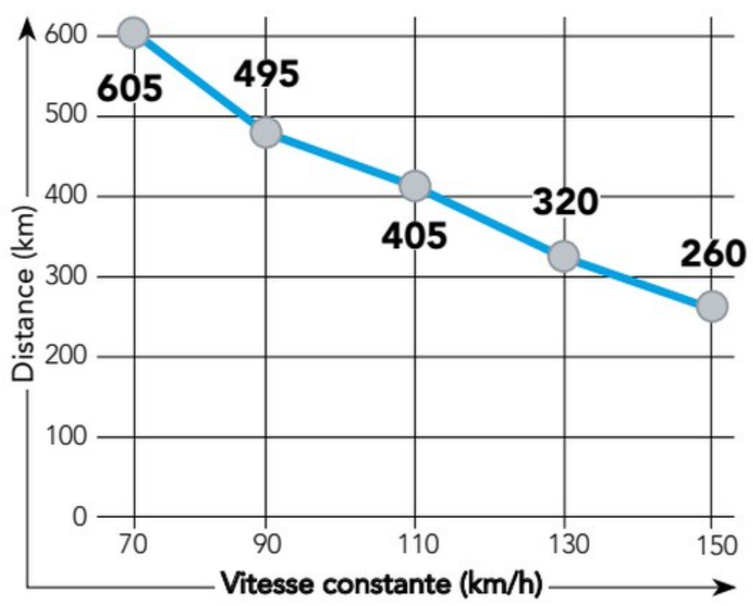
7 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, aide au parking AV et AR avec caméra 360°, assistance au parking à distance, chargeur induction, clim auto, compteurs numériques, conduite auto de niveau 2, ESP, freinage d'urgence auto, jantes alliage 20 pouces, lecture des panneaux, palettes au volant, phares AV Matrix, régulateur/limiteur de vitesse, système multimédia avec écran tactile 12,3 pouces/ Apple CarPlay et Android Auto/prises USB, toit ouvrant, vitres électriques, volant multifonction réglable en hauteur et en profondeur…

Options

Câble de recharge Type 2 (509 €), jantes 18 pouces (option négative - 500 €), peinture métallisée/mate (650/990 €), rétros extérieurs par caméra (1200 €)…

➜ Courbe d'autonomie

Adopter une ligne de berline prend ici tout son sens. Avec un Cx de 0,21, cette Ioniq 6 surclasse une BMW i4 (0,24) et surtout offre plus de finesse que la référence Tesla Model 3 (0,23). Cet aérodynamisme soigné contribue à obtenir un rayon d'action intéressant, y compris sur autoroute avec 405 km d'autonomie, contre 390 km pour la BMW et 380 km pour la Model 3 Grande Autonomie…



Consommation / autonomie / recharge		
Consommation moyenne	■	16,7 kWh/100 km
Autonomie moyenne (hiver)	■	465 km
Autonomie ville / route / autoroute	■	455 / 545 / 405 km
Chargeur embarqué AC / DC	■	11 / 350 kW
Tps de charge prise dom. borne 11 kW borne rapide 350 kW	■	39 h 9 h 18 mn (3)

(3) Donnée constructeur.

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Corée du Sud

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Cette volumineuse berline assure une autonomie intéressante grâce à plusieurs améliorations et surtout à sa carrosserie d'une grande finesse aérodynamique. À la clé, une centaine de kilomètres supplémentaires par rapport à l'Ioniq 5 ! Le tout au prix d'un habitacle un peu moins pratique.

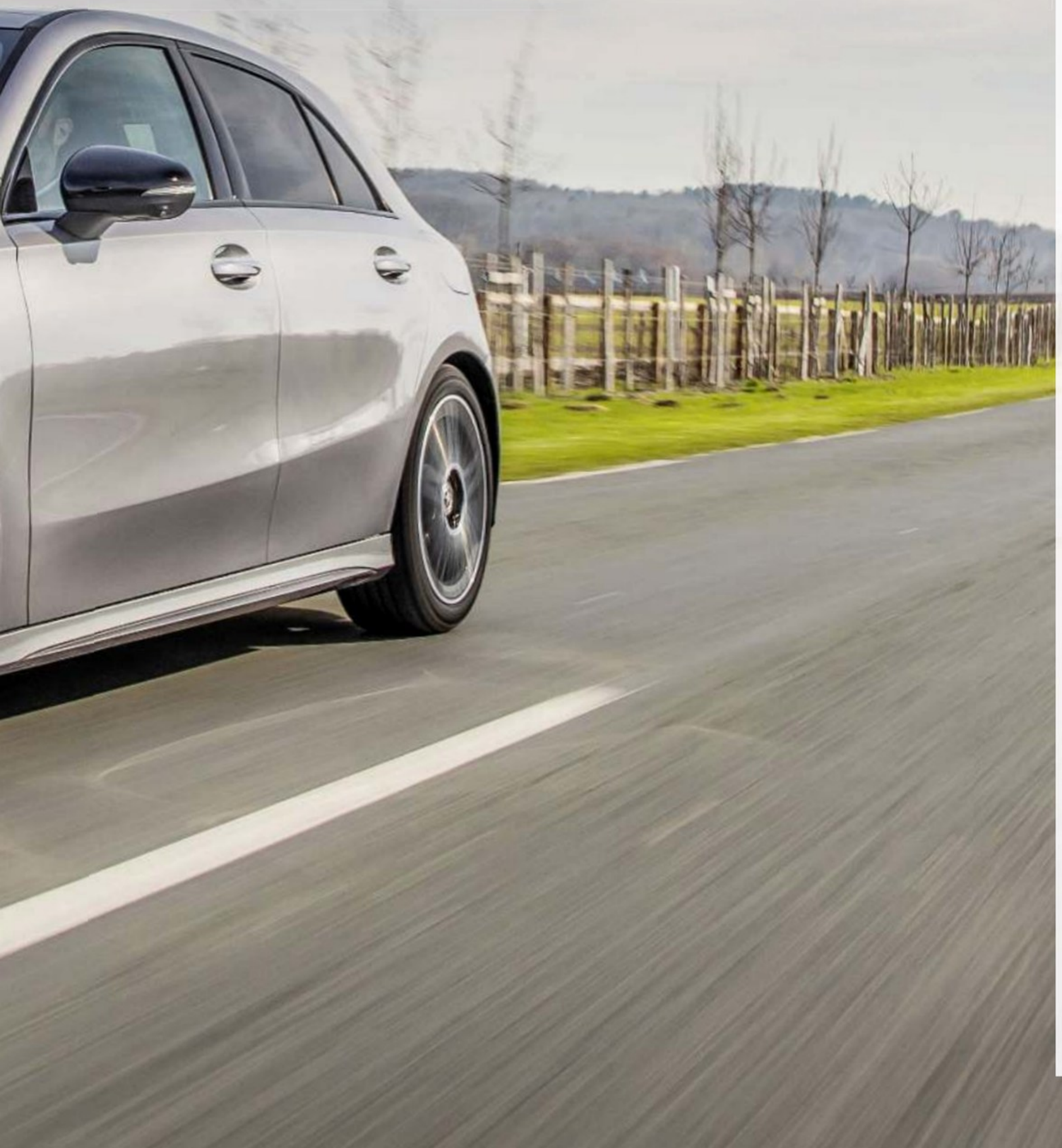
■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

du

Le chant cygne

Mercedes l'a annoncé : il cessera la production de la Classe A en 2025. Ce modèle restylé est donc le dernier développement d'une espèce pourtant appréciée en France. Si la révolution n'est pas de mise, les améliorations sont sensibles dans cette version d'entrée de gamme.

Par **Camille Pinet** Photos **Yann Lefebvre**



Parmi toutes les générations de Classe A, la dernière est sans doute celle qui a fait la plus forte impression. Mercedes avait finalement réussi à trouver la bonne formule après avoir longtemps tâtonné dans une catégorie qui n'était pas sa spécialité. Las, malgré l'incontestable succès du modèle, le couperet est tombé : désireuse de retrouver un positionnement haut de gamme, la marque à l'étoile abandonnera le segment des berlines compactes en 2025. En attendant, il faut bien faire vivre l'auto jusqu'à ce terme, et le traditionnel restylage de mi-carrière vient la mettre au goût du jour. La version essence la plus vendue, l'A 180, constitue désormais l'accès à la gamme et elle ajoute à son 1.3, toujours partagé avec Renault, une micro-hybridation 48 V capable de délivrer 10 kW de puissance en sus dans certaines phases de fonctionnement. En matière de design, il n'y a pas de quoi être bouleversé par la nouveauté, reconnaissable uniquement par les spécialistes : citons pour les esthètes le double bossage de capot, les nouveaux motifs de calandre ou la signature lumineuse modifiée. C'est maigre, mais la Classe A n'avait pas particulièrement besoin de chirurgie esthétique. Lorsque le conducteur s'installe à bord, il croit encore être en terrain connu : le double écran spectaculaire qu'elle a été la première à introduire dans sa catégorie est toujours de mise et ne change pas de dimensions, même si la grande dalle d'instrumentation de 10,25 pouces est désormais de série.

À y regarder de plus près, il y a cependant une modification profonde qui modifie radicalement l'ergonomie. En effet, Mercedes a abandonné le système de "souris tactile" installé sur la console centrale et les mini-boutons sensibles de volant. L'habitué des productions de la marque retrouve donc le volant à double étage de commandes déjà vu sur d'autres modèles et des raccourcis affichés en permanence sur l'écran multimédia. Les menus ont aussi été entièrement refondus, de même que l'instrumentation numérique. L'ensemble se révèle assez intuitif à utiliser, même si les boutons sont encore trop nombreux sur le volant. On peut cependant regretter que la suppression de la dalle tactile ➛

n'ait pas permis l'aménagement d'un rangement plus profond sur la console centrale.

Sans surprise, la Classe A reste d'ailleurs une mauvaise élève sur le plan de l'espace à bord.

Malgré ses dimensions généreuses, elle réserve un plus faible espace aux jambes que la moyenne et, surtout, un volume de coffre nettement inférieur. Un défaut qui pouvait malheureusement difficilement être corrigé par le restylage.

Les premiers tours de roues n'engendrent aucune surprise. La micro-hybridation se révèle parfaitement imperceptible pour le conducteur, qui ne peut deviner son action qu'en observant la jauge en bas du compte-tours. Son impact sur les performances apparaît pour ainsi dire nul : certes, le 0 à 100 km/h progresse de 0,2 s, mais le chrono au 1 000 m départ arrêté régresse d'autant, tandis que l'exercice du 90 à 130 km/h se solde par un retard de 0,4 s. Rien de notable au volant là encore : la Classe A reste plutôt performante pour son niveau de puissance, et la transmission automatisée, la seule disponible désormais dans la gamme, ne fait ressentir aucun



En apparence, l'habitacle de la Classe A ne change pas. Pourtant, l'ergonomie est radicalement différente.

41 399 € POUR UNE COMPACTE DE 136 CH, IL Y A DE QUOI TOUSSER •••

L'avis de Camille Pinet



La Classe A avait marqué son époque en 2018 : elle n'a rien perdu de son attrait esthétique.

60 %
Quotient Émotionnel



PLUS
Présentation
Ergonomie en progrès
Performances correctes

MOINS
Prix très élevé
Insonorisation à revoir
Lacunes d'équipement





❶ L'instrumentation numérique a été mise à jour et offre des possibilités de configuration plus nombreuses. ❷ L'espace à l'arrière ne progresse pas et reste décevant étant donné la taille de la Classe A. ❸ Déjà relativement exigu, le coffre ne souffre heureusement pas de la micro-hybridation.



à-coup. Pas de transfiguration du comportement routier en vue non plus : sans se montrer sportive, même en livrée AMG Line avec un châssis légèrement rabaissé, l'A 180 se montre raisonnablement agile, tout en préservant les vertèbres des passagers. Elle conserve donc un positionnement plus consensuel que la BMW Série 1 M Sport.

Il est néanmoins dommage que la Classe A n'ait pas amélioré l'un de ses principaux défauts : l'insonorisation. Les bruits mécaniques de roulement et d'air se font bien trop présents dans l'habitacle pour une auto qui se revendique "premium". Les compactes aux blasons moins prestigieux, à l'image de la Peugeot 308, font aujourd'hui bien mieux en la matière. Saluons, en revanche, l'abandon de l'ancien système de maintien en ligne : la voiture ne donne plus de violents coups de frein intempestifs, mais agit désormais sur le volant, comme le reste de la production. Un soulagement au quotidien.

Avec la mise au garage de l'A 160, l'A 180 devient l'accès à la gamme Classe A. Ce n'est pas une raison pour brader ses prix, bien au contraire. 41 399 € pour une compacte de 136 ch, voilà qui a de quoi faire tousser. L'écart de prix se chiffre à 799 € face à la BMW 118i BVA8 M Sport et à 939 € par rapport à l'Audi A3 35 TFSI S line de 150 ch. Et il faut ajouter à cela le malus écologique. D'autre part, même si l'équipement a légèrement progressé, les options et les packs restent nombreux, onéreux, et alourdissent donc la facture finale, à l'image de celle de notre modèle d'essai à plus de 50 000 €… Quant à la consommation de l'A 180, elle profite pleinement de la micro-hybridation, puisque nous avons relevé une baisse de 0,5 l/100 km en moyenne. Elle est encore plus spectaculaire sur route, où l'économie s'élève à 0,9 l/100 km ! Mais la concurrence a elle aussi réagi entre-temps, si bien que la Mercedes se situe dans la moyenne des compactes de puissance analogue. ■

MERCEDES CLASSE A 180 136 ch AMG Line

41 MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 136 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 230 Nm à 1 660 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation
Cylindrée / puissance fiscale	1 332 cm³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	rob. double embrayage / 7
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques	225/45 R 18
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,43 / 1,80 / 1,43 / 2,73 m
Poids / tractable freiné	1 450 / 1 400 kg
Performances	
1 000 m d.a. / 0 à 100 km/h	■ 31,6 / 9,8 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 9,8 s
Vitesse maxi	■ 199 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■ 10 / 31 / 66 m
Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	■ 24 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■ 147 / 144 cm
Volume de coffre	■ 348 dm³
Niveau sonore	
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■ 40,8 / 66 / 69,8 dB

LE BUDGET

Prix	■ **41 399 €**
Malus écologique (CO_2)	■ 260 à 983 € (133 à 145 g/km)
Prix du modèle essayé (1)	50 082 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, dém. sans clé, cam. recul, châssis sport, clim bizone, dét. pluie/lum., induction, jantes 18 pouces, LED, régulateur vit., sièges AV sport, syst. multimédia tactile/GPS connecté/USB/Android et Apple, volant cuir…

Options

Airbags latéraux AR (450 €), clim quadrizone (600 €), dét. angles morts (550 €), jantes 19 pouces (900 €), peint. métall. (800 €), phares adapt (350 €), rég. vit. adapt. (500 €), sellerie cuir (1 400 €), système audio haut de gamme (900 €), toit ouvrant pano. (1 250 €)…

Consommations	
Moyenne	■ 6,7 l/100 km
Ville / route / autoroute	■ 7,7 / 6,1 / 6,2 l/100 km
Autonomie / réservoir	■ 641 km / 43 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles (2018)**
Pays de fabrication	**Hongrie**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

Les subtiles évolutions améliorent l'agrément d'utilisation de la Classe A au quotidien. Plus sobre, la motorisation 180 demeure performante et la présentation offre toujours un aspect aussi flatteur. Reste l'épineuse question de son prix, en décalage avec ses prestations réelles.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PEUGEOT 408 PHEV 180 ch Allure Pack
PEUGEOT 308 SW PHEV 180 ch Allure Pack
PEUGEOT 3008 PHEV 180 ch Allure Pack

TRIPL GAGNA

PEUGEOT 408
PHEV 180 ch Allure Pack

ETTE NTE

La nouvelle 408 joue sur plusieurs tableaux, brouille les pistes et sème la zizanie au sein de sa propre famille. Au lieu de lui trouver des rivales “classiques”, nous avons donc choisi de la comparer à ses frangins SUV et break : le réputé 3008 et la 308 SW. Le trio part sur un pied mécanique d’égalité avec l’ensemble hybride rechargeable de 180 ch.

Par **Arthur Matal** Photos **Arnaud Saunier**



C’est un fait : les SUV ont la main-mise sur le marché, toutes catégories confondues. À l’initiative du BMW X6, nous avons vu apparaître des SUV coupés qui, s’ils ne brillent pas tous par leur élégance, ont capté un public lassé des carrosseries classiques. Dans la classe inférieure des SUV familiaux à tarif plus abordable, le Renault Arkana a ouvert le bal et dominait le marché, grâce à ses qualités mais aussi à l’absence de concurrents. Malgré le succès de son 3008, Peugeot ne pouvait lui laisser le champ libre, quitte à ajouter un rival (mais pas trop) à son propre best-seller. La 408 a donc pour mission de nuire à la réussite du premier mais pas du second. Avec ses lignes tendues et ses dimensions considérables (4,69 m), elle en impose face au 3008 de seulement 4,45 m et aussi face à la 308 SW, plus proche tout de même, avec 4,64 m. Mais c’est surtout son empattement porté à 2,79 m qui promet une habitabilité importante. Quid du volume de coffre et des aspects pratiques ? Nous en reparlerons… 408, 308 SW et 3008 se présentent ici pourvus du même ensemble hybride rechargeable de 180 ch qui fait appel à une batterie de 12,4 kWh. Pour qui dispose d’un point de recharge, cette motorisation permet des évolutions urbaines quotidiennes en mode électrique et surtout de s’affranchir de tout malus, tout en se passant désormais de bonus.

SUR LA ROUTE

Au premier ralentisseur rencontré, conducteur et passagers se rappellent immédiatement que cette 408 est équipée de grandes roues ! Des 19 pouces en l’occurrence, avec une monte pneumatique ➛



La 408 héritant des entrailles de la 308, elle bénéficie de la même présentation moderne et soignée.

PEUGEOT 408

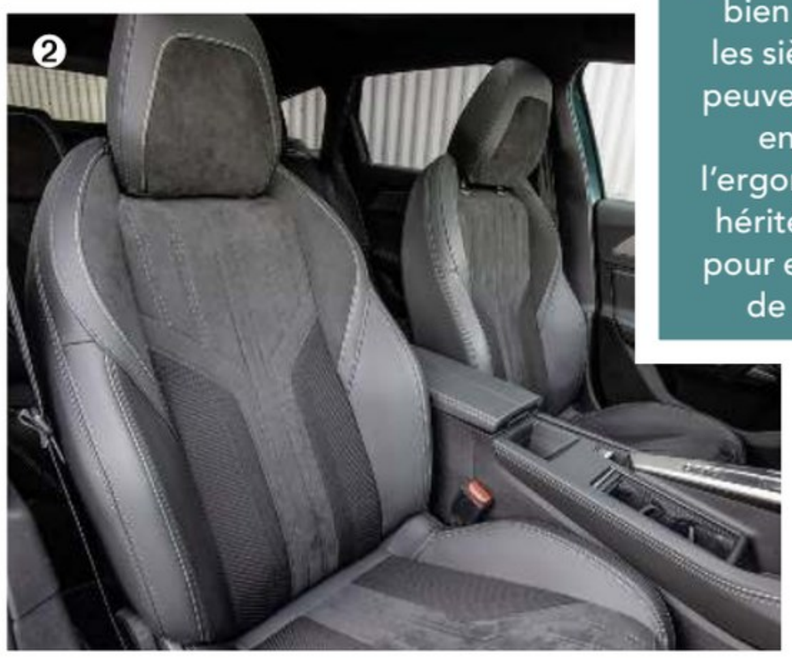
❶ L'écran central est de très bonne facture et propose enfin une certaine fluidité d'utilisation, suite à des mises à jour.

❷ La commande de boîte est aussi reprise à la 308, et son maniement ne pose pas de souci particulier.









PEUGEOT 308 SW

❶ Ce bloc compteurs est plus ou moins lisible selon la position du volant.

❷ Particulièrement bien dessinés, les sièges avant peuvent recevoir en option l'ergonomie AGR héritée d'Opel, pour encore plus de confort.



L'habitacle est élégant et la qualité des plastiques correcte. En outre, la position de conduite est la plus agréable des trois.



Avec ces trois propositions, Peugeot a de quoi séduire toutes les familles.

LA 408 NE FAIT PAS DE MANIÈRES AVEC SES RIVALES SUR LA ROUTE : SON COMPROMIS CONFORT-COMPORTEMENT IMPRESSIONNE •••

plutôt étroite (205 de large). En découlent de petites trépidations à basse vitesse. Pas pénalisant mais sensible, ce phénomène s'estompe vite quand le rythme augmente. Le conducteur retrouve alors le toucher de route caractéristique des Peugeot, subtil équilibre entre confort et comportement routier impérial. La direction est précise, l'ensemble reste très stable, même sous la contrainte d'une conduite musclée, et l'empattement rallongé ne perturbe pas le dynamisme. La position de conduite est agréable car légèrement surélevée façon SUV, mais au volant, le comportement est bien celui d'une excellente berline. Peugeot ne pouvait investir ce créneau sans offrir à sa 408 des prestations dynamiques de premier ordre. Mission accomplie ! L'ensemble mécanique répond présent et suffit à fournir des performances en adéquation avec notre réseau routier. Attention tout de même : une fois la batterie vide, l'apport du moteur électrique est forcément atténué et les performances globales donnent l'impression de se dégrader quelque peu, comme le prouvent d'ailleurs nos mesures de performances. Cette remarque vaut toutefois pour nos trois protagonistes.

Face à ce compromis confort-dynamisme maîtrisé, le 3008 n'est pas en reste, mais affiche un type de suspension fort différent.

Sans être gauche, il est indéniablement moins dynamique, mais soigne encore davantage le confort. Le roulis est plus présent, néanmoins, le SUV Peugeot absorbe mieux les irrégularités. La position de conduite apparaît légèrement moins confortable que dans la 408, mais l'ancien colle encore aux basques de la petite dernière avec des performances quasi identiques en accélérations ➛



La présentation prend un léger coup de vieux. Le 3008 devrait toutefois bénéficier prochainement du nouveau sélecteur de vitesses des 308 et 408.

PEUGEOT 3008
❶ L'écran est suffisamment grand, mais il n'égale pas la qualité de ceux à bord de la 408 et de la 308 SW.
❷ Ce levier de vitesses a fait ses preuves pendant des années sur toutes les Peugeot à boîte automatique. Sur le futur "hybride simple", il va pourtant disparaître.









PEUGEOT 408

PLUS

Efficacité sur route
Présentation soignée
Confort princier à l'arrière

—

MOINS

Trépidations à basse vitesse
Ergonomie
Autonomie électrique

Mi-berline mi-SUV coupé, la 408 distille beaucoup d'agrément. Et ses lignes tendues ne laissent pas indifférent.

PEUGEOT 408

❶ L'espace aux jambes est très généreux et la console centrale avancée facilite l'accès à bord pour le cinquième passager.
❷ Le volume de coffre ne se montre pas aussi généreux qu'espéré et le seuil de chargement est un peu haut : pas très pratique.





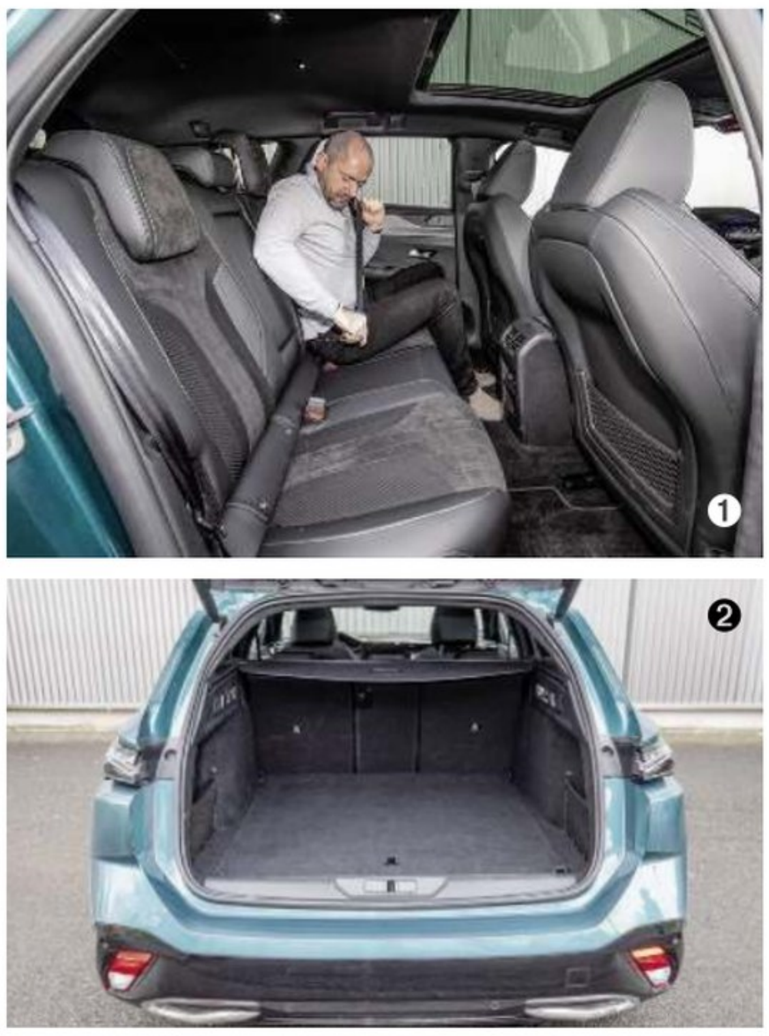
(voir tableau p. 49). Il se permet même d'enrhumer ses deux sœurs en relances avec 6,8 s sur l'exercice du 90 à 130 km/h en Drive, quand la 408 réclame 7,6 s et la 308 SW 7 s. Des valeurs qui, dans tous les cas, restent suffisantes pour effectuer des dépassements en toute sécurité.

La 308 SW étant la moins haute et la moins lourde du lot (34 kg de moins que la 408 et une centaine de moins par rapport au 3008), c'est elle qui démarre logiquement le plus fort à l'accélération. Pourtant, son comportement routier semble moins affûté que celui de la 408. Rien de flagrant, la différence se percevant surtout en conduite un peu dynamique. Le break est alors sensiblement moins précis et incisif à l'inscription en virage, ce qui peut paraître paradoxal vu son profil. La 308 SW offre, en revanche, une position de conduite plus basse, qu'apprécieront les conducteurs les plus investis dans l'action, et le confort de sa suspension est aussi légèrement plus "ouaté" que celui de la 408.

Disposant d'une mécanique identique, ces voitures affichent des tempéraments sérieux mais avec de subtiles nuances, ce qui permettra à chacun de trouver la proposition la plus adaptée, même si, encore une fois, la 408 nous a bluffés.



Le 3008 offre un meilleur confort de suspension au prix d'un comportement un peu moins précis, mais cela reste parfait dans le cadre d'un usage familial.



PEUGEOT 308 SW
❶ L'habitabilité n'est pas le point fort de la 308, même en version break ! Largeur aux coudes et espace aux jambes ne sont pas très généreux. ❷ Forme régulière, seuil bas, rangement sous le plancher, son coffre est le plus pratique du lot.



Très sûr, son comportement n'est cependant pas aussi dynamique que celui de la 408.

LA 308 SW EST SÛREMENT LA PLUS RATIONNELLE DU TRIO ! ET C'EST ELLE QUI EXPLOITE AU MIEUX L'ENSEMBLE HYBRIDE •••



VIE À BORD

Les lignes sculptées de la 408, et celle de son pavillon qui retombe façon coupé, ne facilitent pas l'accès à l'arrière pour les plus grands. Ces derniers devront composer avec une garde au toit moins élevée (91 cm) qui éloigne la 408 des références de la catégorie. Malgré ses formes moins travaillées et plus musclées de SUV classique, le 3008 est tout aussi "bas de plafond", la faute à une banquette implantée assez haut. Cependant, il ménage plus de largeur aux coudes que ses deux sœurs, gage d'un accueil plus décent avec trois adultes à l'arrière.

La force principale de la 408 se révèle bien être son empattement supérieur. Grâce à lui, les passagers arrière disposent d'un espace plus généreux pour installer confortablement leurs jambes : 33 cm (le meilleur de la classe), alors que dans le 3008 et la 308 SW, ils doivent se contenter respectivement de 24 et 25 cm.

La présentation intérieure très moderne à bord des 408 et 308 SW, qui partagent le même mobilier, ne manque pas de cachet. Les matériaux choisis laissent une belle impression de qualité perçue et de robustesse. L'écran central de 10 pouces présente une très bonne lisibilité et les dernières mises à jour ont enfin résolu les problèmes de lenteur du système, qui demande, en revanche, toujours un peu de dextérité pour en maîtriser toutes les subtilités.

Face à cette tendance high-tech dernier cri, l'habitacle du 3008 accuse un petit coup de vieux.

Même si elle a été remodelée depuis 2016, sa planche de bord n'offre pas la même modernité. Pourtant, le conducteur s'y retrouve peut-être plus facilement grâce à la persistance de boutons traditionnels, excepté en ce qui concerne, comme toujours, l'ergonomie de l'instrumentation ➛



PEUGEOT 3008
❶ Il offre la meilleure largeur aux coudes des trois, mais le tunnel de servitude ne facilite pas l'installation d'un passager à la place centrale. ❷ Le coffre est petit pour un SUV familial. Dommage !



LE 3008 FAIT DE LA RÉSISTANCE, MAIS FORCE UN PEU TROP SUR LE TARIF ET LE SANS-PLOMB •••

de bord qui peut rendre celle-ci partiellement illisible selon votre morphologie ou si vous aimez rouler avec le volant un peu en hauteur. Là encore, le défaut vaut aussi pour ses deux rivales. Et quoi de plus désagréable que d'être obligé de relever ou baisser la tête pour vérifier sa vitesse par exemple, aucun système à vision tête haute n'étant proposé, même en option, car Peugeot considère, à tort, que son fameux i-Cockpit fait le job aussi bien.

Ces trois familiales diffèrent aussi par leurs coffres. Le 3008, plus court, présente le volume le plus limité (408 dm³). La 408 fait à peine mieux avec 414 dm³, la faute à son hayon très incliné. À ce petit jeu, c'est bien la 308 SW qui, en bon break, en offre le plus : 484 dm³. En outre, les formes régulières de sa malle et son seuil bien plus bas facilitent le chargement.

BUDGET

En finition identique Allure Pack, ces trois modèles Peugeot disposent d'un équipement de série comparable et affichent des tarifs d'options quasiment similaires.

Reste qu'en toute logique commerciale et de hiérarchie produit, le break 308 s'affiche le moins cher des trois. Disponible à partir de 44 420 €, il présente une note moins salée, respectivement 2 000 € et 4 400 € moins élevée que les 408 et 3008. L'équipement de série imposera, dans tous les cas, un passage par le catalogue des options pour s'offrir de belles configurations avec le cuir (2 300 € sur la 308 SW et le 3008, 2 900 € sur la 408) ou l'intéressant, voire indispensable chargeur intégré 7,4 kW (400 €), qui permet de limiter le temps d'attente aux bornes et de récupérer plus vite l'autonomie nécessaire à l'utilisation en ville. À ce sujet, avec 44 km d'autonomie relevée, la 308 SW devance très légèrement ses adversaires (40 km pour la 408 et 39 km pour le 3008). Même constat en ce qui concerne la consommation, la plus légère et surtout la moins haute des trois se révèlant la moins gourmande avec une moyenne de 7,3 l/100 km contre 7,7 l/100 km pour la 408 et 7,8 l/100 km pour le 3008. Ultime précision importante, ce dernier disposant d'un réservoir de 53 l, contre 40 l pour les deux autres, il garantit une meilleure autonomie totale en dépit de ses consommations plus élevées. De quoi espérer parcourir 551 km avant de devoir ravitailler avec le 3008, 547 km avec le 308 SW et seulement 519 km en 408, ce qui est un peu court pour une berline affichant des prétentions routières. Quoi qu'il en soit, qu'il s'agisse du budget d'achat ou de fonctionnement, c'est bien la 308 SW qui s'avère la plus économique des trois. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE
1re PEUGEOT 408
2e PEUGEOT 308 SW
3e PEUGEOT 3008

VIE À BORD
1re PEUGEOT 408
2e PEUGEOT 308 SW
3e PEUGEOT 3008

BUDGET
1re PEUGEOT 308 SW
2e PEUGEOT 408
3e PEUGEOT 3008



L'avis d'Arthur Matal

Peu adepte des SUV coupés, j'apprécie pourtant le comportement enjoué de la 408 hybride.

60% Quotient Émotionnel

PEUGEOT 408 PHEV 180 ch Allure Pack
PEUGEOT 308 SW PHEV 180 ch Allure Pack
PEUGEOT 3008 PHEV 180 ch Allure Pack

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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.

	Peugeot 408	Peugeot 308 SW	Peugeot 3008
Moteur/Transmission			
Puissance cumulée	180 ch (1)	180 ch (1)	180 ch (1)
Couple maxi	250 Nm à 1750 tr/mn + 320 Nm élec. (2)	250 Nm à 1750 tr/mn + 320 Nm élec. (2)	250 Nm à 1750 tr/mn + 320 Nm élec. (2)
Type	4 cyl. en ligne, turbo ess. + 1 électrique	4 cyl. en ligne, turbo ess. + 1 électrique	4 cyl. en ligne, turbo ess. + 1 électrique
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm³/8 CV	1598 cm³/8 CV	1598 cm³/8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/8	automatique/8
Batterie/capacité (brute)	lithium-ion/11,3 (12,4) kWh	lithium-ion/11,3 (12,4) kWh	lithium-ion/11,3 (12,4) kWh

(1) Puissance maxi : 150 ch à 4250 tr/mn (thermique) + 110 ch (électrique). (2) Couple cumulé : 360 Nm.

Châssis			
Diamètre de braquage	11,6 m	11,2 m	10,9 m
Pneumatiques	205/55 R 19	225/45 R 17	225/55 R 18
Dimensions/Poids			
L/l/h/empattement	4,69/1,85/1,48/2,79 m	4,64/1,85/1,44/2,73 m	4,45/1,84/1,62/2,68 m
Poids/tractable freiné	1721/1400 kg	1687/1450 kg	1785/1250 kg
Performances			
1000 m d.a. (élec.)/0 à 100 km/h (élec.)	29,8 (36,4)/8,6 (14,5) s	29,3 (35,6)/8,3 (13,5) s	29,8 (36,4)/8,8 (14,4) s
90 à 130 km/h en Drive (électrique)	7,6 (15,8) s	7 (16,4) s	6,8 (16,5) s
Vitesse maxi	225 km/h (3)	225 km/h (3)	215 km/h (3)
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/66 m	10/32/67 m	10/30/62 m

(3) Donnée constructeur.

Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	33 cm	25 cm	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	145/145 cm	144/141 cm	149/148 cm
Volume de coffre	414 dm³	484 dm³	408 dm³
Niveau sonore			
Au ralenti/90/130 km/h	45/64,4/67,4 dB	45,7/65,4/68,5 dB	46/64,1/67 dB

LE BUDGET

Prix	**46400 €**	**44420 €**	**48820 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (26 à 28 g/km)	0 € (23 à 25 g/km)	0 € (33 à 35 g/km)
Prix du modèle essayé (4)	51700 €	49570 €	54570 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

(4) Malus et options inclus.

Équipements communs

8 airbags, AFIL, accès et dém. sans clé, aide au parking AV/AR + cam. recul, Bluetooth, clim bizone, câble de rech. T2, frein. auto d'urg. avec dét. piétons, instr. num., jantes en alliage, phares LED, rétros élec. et dégiv., syst. multimédia avec écran tactile 10 pouces/GPS connecté/syst. audio/Apple CarPlay ou Android Auto/prise USB, volant cuir…

Options

Caméra 360°	500 €	500 €	600 €
Chargeur 7,4 kW	400 €	400 €	400 €
Conduite semi-autonome	200 €	200 €	600 €
Peinture métallisée	650 €	650 €	650 €
Régulateur de vitesse adaptatif	200 €	série	série
Sellerie cuir	2900 €	2300 €	2300 €
Toit ouvrant panoramique	uniquement à partir de la finition GT	non disponible	1200 €
Consommations (batterie vide)			
Moyenne	7,7 l/100 km	7,3 l/100 km	7,8 l/100 km
Ville/route/autoroute	8,5/7,1/7,4 l/100 km	8,1/6,7/7 l/100 km	8,4/7/8 l/100 km
Autonomie (électrique)/réservoir	519 (40) km/40 l	547 (44) km/40 l	551 (39) km/53 l
Chargeur embarqué	3,7 (7,4 en option) kW	3,7 (7,4 en option) kW	3,7 (7,4 en option) kW
Temps de recharge secteur/7,4/22 kW	8 h 20/1 h 50/–	8 h/2 h/–	5 h 45/1 h 50/–
Note EuroNCAP	**4 étoiles (2022)**	**4 étoiles (2022)**	**5 étoiles (2016)**
Pays de fabrication	**France**	**France**	**France**

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

PEUGEOT 408

Très agréable à conduire et moderne dans sa présentation, la 408 s'impose face à une 308 SW au prix plus abordable, mais moins spacieuse. Elle fait aussi la leçon à son grand frère 3008, toujours recommandable mais prétentieux en tarif, malgré son âge avancé. Et même si la motorisation hybride convient aux trois, c'est elle qui en tire le meilleur parti.



Tout en contrôle, la 408 remporte aisément ce comparatif.

RÉACTIONNAIRE OU VISIONNA

Après avoir lancé le CX-60 avec la toute première motorisation hybride rechargeable de son histoire, Mazda fait le pari de le proposer en diesel. Un pas en avant ou deux en arrière ?

Par **Clément Raoul-Réa** Photos **Florian Grout**

Lancer un gros 6 cylindres diesel de 3,3 l sur un grand SUV de luxe en 2023, il faut oser ! Pourtant, il reste encore quelques constructeurs pour prendre le risque, et Mazda est de ceux-là. Les dernières décennies ont été émaillées de modèles étonnants, parfois brillants, de la part du constructeur japonais, notamment ses petites sportives et ses moteurs rotatifs. Mais il s'est aussi, par moments, un peu dispersé et a raté son coup avec des autos trop éloignées de leur cible, comme le petit crossover électrique MX-30. Alors, dans laquelle de ces deux catégories classer sa nouvelle création, le CX-60 e-Skyactiv D ? Plutôt positionné haut de gamme, cet imposant SUV a la particularité d'embarquer le tout premier 6 cylindres en ligne diesel de l'histoire de la marque. Nous sommes loin de la mode du downsizing ou de l'électrification rapide de la gamme de ses rivaux, même si ce diesel est micro-hybridé. Surtout, cette motorisation se met en porte-à-faux avec les tendances réglementaires en Europe, qui visent la fin du diesel à moyen terme et celle du thermique d'ici 2035, même si les éventuels carburants synthétiques peuvent lui accorder un sursis. Pourtant, d'après Mazda, ce gros "mazout" est bien écologique. Si cela peut paraître contre-intuitif, certains arguments visent juste, comme le malus basé sur les rejets de CO_2 limité à 190 €. Dommage que le CX-60 paie cher son embonpoint, avec 1 570 € de malus au poids pour notre modèle d'essai. ➛

IRE?



LE CX-60 N'EST PAS PARESSEUX EN RELANCES ET IL NE LE FAIT PAS PAYER À LA POMPE •••

Autre point positif : les consommations moyennes font mouche, avec 6,2 l/100 km selon nos mesures, voire 5,8 l/100 km sur autoroute. Impressionnant vu le gabarit de l'engin ! Mieux, la facture est allégée de 4 300 € par rapport au CX-60 hybride rechargeable, sur la finition la plus haute Takumi, ici présente. Alors qu'il cherche ostensiblement des noises aux constructeurs haut de gamme allemands, le CX-60 est effectivement plus accessible que sa concurrence désignée. Les rivaux que sont le BMW X3, le Mercedes GLC et l'Audi Q5 sont disponibles en diesel d'environ 200 ch, mais leurs tarifs commencent là où ceux du CX-60 finissent, autour de 60 000 €.

Mais, loin de ces considérations financières, qu'apporte un bon gros moteur diesel en agrément ?

Du couple d'abord, évidemment. Avec 450 Nm, le CX-60 n'est pas paresseux en relances. Mais quand ces dernières se prolongent, les 200 ch sont un peu justes pour animer les presque 2 tonnes de l'engin. La boîte automatique à 8 rapports, qui fonctionne avec un moteur électrique de 17 ch en lieu et place du convertisseur de couple, fait, elle, preuve d'une belle douceur. C'est d'ailleurs ce que préfère l'ensemble : le 6 en ligne se montre relativement discret à allure stabilisée, et sa sonorité n'est pas déplaisante en pleine charge. Mais entre ces deux extrêmes, il laisse, hélas, encore échapper quelques claquements caractéristiques et un peu trop intrusifs. Sur voie rapide, la mécanique est cependant couverte par des bruits d'air et de roulement pas parfaitement gérés. Autre regret, la qualité de l'amortissement : celui-ci filtre mal les imperfections du revêtement, surtout à basse vitesse, sans pour autant contenir le roulis quand le rythme


1


La finition Takumi mise sur les détails façon artisanat japonais, avec des placages en érable et une planche de bord garnie de tissu.



❶ Le combiné est clair et lisible mais peu personnalisable. La conduite semi-autonome est bien gérée, mais facturée 1 800 €. ❷ Malgré sa grosse cylindrée, le 6 cylindres micro-hybride est dispensé d'un important malus CO_2. Mais le CX-60 n'échappe pas au malus au poids. ❸ L'espace à l'arrière est suffisant et surtout confortable. Les sièges sont chauffants de série, et une prise 220 V est disponible. ❹ Avec 540 dm³ mesurés, le coffre est dans la moyenne. Néanmoins, le double-fond n'est pas si pratique.







PLUS
Consommations réduites
Malus CO_2 limité
Agrément moteur

MOINS
Trop ferme en ville
Bruits d'air sur autoroute
Avenir du diesel ?

augmente. Le CX-60 reste équilibré et son caractère de propulsion est bien présent, mais il n'aime clairement pas être chahuté. Heureusement, le charme de l'habitacle relève la note.

Avec la finition Takumi, c'est ambiance japonaise et décalée à bord. Le cuir blanc est agrémenté de placages en bois d'érable du plus bel effet. La planche de bord garnie de tissu offre une touche d'originalité supplémentaire. La présentation est en apparence assez classique, avec un grand écran central de 12,3 pouces, quelques commandes de climatisation en dessous et des compteurs numériques. Sauf qu'en creusant un peu, les petites excentricités ne sont jamais loin. Il y a d'abord cette caméra à reconnaissance faciale, censée pouvoir régler automatiquement votre position de conduite (siège, volant et rétroviseurs). Dans la pratique, c'est bien trop approximatif pour laisser faire le système. L'écran, lui, ne répond à la commande tactile que lorsque la voiture est à l'arrêt. En roulant, vous devez obligatoirement passer par la molette de la console centrale : déroutant au début, mais finalement plutôt bien géré par le logiciel, même si manier Android Auto ou Apple CarPlay est moins facile. La prise 220 V (en option), située aux places arrière, constitue, pour sa part, une vraie bonne idée et surtout très rare dans un modèle thermique.

Le CX-60 demeure une véritable Mazda, diesel ou non. Cela en fait-il un sérieux concurrent sur le marché des SUV haut de gamme ? Il faut avoir un certain goût pour le baroque japonais et ses petites singularités. Et si le châssis et les suspensions déçoivent, on doit admettre que ce nouveau 6 cylindres diesel est une réussite. Plaisant, particulièrement sur autoroute où il se montre aussi discret qu'économe, moins coûteux à l'achat que son homologue hybride rechargeable et modéré à l'usage, il a de quoi faire douter ceux qui pensaient avoir tourné la page. Si cela ne suffit pas à les convaincre totalement, une bonne nouvelle pour eux devrait arriver d'ici la fin de l'année : le CX-60 va débarquer avec un 6 cylindres essence. À la clé, sans doute, un malus plus important, mais un agrément plus classique et une vignette Crit'Air plus rassurante. ■

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

MAZDA CX-60

e-Skyactiv D 200 ch Takumi

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	200 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	■	450 Nm à 1 400 tr/mn
Type		6 cyl. en ligne, turbo diesel + micro-hyb. 48 V
Cylindrée / puissance fiscale		3 283 cm³ / 11 CV
Transmission		aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports		automatique / 8
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,9 m
Pneumatiques		235/50 R 20
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,75 / 1,89 / 1,68 / 2,87 m
Poids / tractable freiné		1 950 / 2 500 kg
Performances		
1 000 m d.a. / 0 à 100 km/h	■	30,2 / 9,0 s
90 à 130 km/h en Drive	■	7,5 s
Vitesse maxi	■	210 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■	10 / 30 / 62 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	26 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■	154 / 152 cm
Volume de coffre	■	540 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	46,7 / 63,3 / 67,9 dB

LE BUDGET

Prix	■	**57 450 €**
Malus écologique (CO_2)	■	190 € (129 g/km)
Malus au poids	■	1 570 € (1)
Prix du modèle essayé (2)		65 000 €
Garantie	■	6 ans ou 150 000 km

(1) Poids d'homologation : 1 957 kg. (2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
Accès et dém. mains-libres, aff. tête haute, clim auto, détect. pluie/lumin., instrum. de bord num., phares LED, sièges AR chauff., sièges AV chauff. ventilés et élec…

Options
Pack Ambiance (cam. de recul 360°, hayon mains-libres, prise sect. 150 W, syst. audio premium, vitres AR surteint. : 2 600 €), pack Driver Assistance (alerte trafic AV/AR, cond. semi-autonome, Matrix LED, rétros jour/nuit auto : 1 800 €)…

Consommations		
Moyenne	■	6,2 l/100 km
Ville / route / autoroute	■	6,4 / 6,3 / 5,8 l/100 km
Autonomie / réservoir	■	935 km / 58 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Japon**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★☆☆

Ce "gros" diesel convainc par son agrément et les économies qu'il permet à l'achat et à l'usage. Mais le CX-60 n'est pas assez homogène : amortissement et châssis en général déçoivent.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

BMW X1 xDrive25e 245 ch xLine
MERCEDES GLA 250e 218 ch AMG Line

Passation de pouvoir

Grâce à son style et à sa relative avance technologique, le Mercedes GLA joue les stars depuis trois ans chez les SUV compacts de luxe, y compris dans sa version hybride rechargeable. BMW ne l'entend pas de cette oreille et lui jette dans les roues un X1 entièrement refondu. Ses intentions sont on ne peut plus claires : lui chiper sa couronne.

Par **Camille Pinet** Photos **Arnaud Saunier**

Même si l'hybride rechargeable n'est plus tout à fait en odeur de sainteté (déjà !), il continuait à représenter 9,2 % du marché français en 2022 selon les chiffres de l'Avere. Une popularité largement due aux entreprises, qui y voient un moyen commode de répondre à leurs obligations légales d'achat de véhicules "verts". Il se trouve qu'elles sont également friandes de modèles de luxe allemands, qui poursuivent donc logiquement le développement de cette technologie. Sur son nouveau X1 xDrive25e, BMW a ainsi mis à jour son système qui souffrait d'une capacité de batterie un peu juste. Le nouveau modèle en embarque donc une beaucoup plus importante (16,3 contre 9,7 kWh), qui lui permet de venir chatouiller le Mercedes GLA 250e sur son terrain favori. Lancé dès 2020 avec une batterie de 15,6 kWh, ce dernier détient jusqu'ici la palme de la plus grande autonomie WLTP de son segment avec 46 km. Fidèle à la loi du "toujours plus", le BMW assène désormais le chiffre de 68 km (voire 72 km sur route), vérifié par nos soins. Un avantage qu'il ne perdra probablement pas avec le prochain



LE BMW X1 MAÎTRISE SON ART ET Y AJOUTE LA MANIÈRE EN OFFRANT AU CONDUCTEUR DES SENSATIONS DE CONDUITE PLUS AIGUISÉES •••

❶

❷

BMW X1

❶ BMW limite le nombre de boutons sur le volant, et c'est bien vu.

❷ Le constructeur a peut-être poussé le ménage un peu trop loin, notamment en supprimant certaines commandes de climatisation.

La finition du BMW signe presque un sans-faute grâce à des matériaux et des assemblages de qualité.





Pionnier en matière de style intérieur, le GLA reste, comme sa cousine Classe A, au goût du jour.

MERCEDES GLA

❶ Mercedes reste fidèle à sa commande de vitesse au volant… à ne pas confondre toutefois avec les essuie-glaces.
❷ Le système multimédia du GLA va bientôt être revu et corrigé avec des raccourcis permanents sur l'écran.

restylage du Mercedes, qui promet 70 km mais joue sans doute un peu les fanfarons. Ce n'est pas le seul terrain sur lequel le BMW montre les muscles : il affiche 27 ch de puissance en plus et la distribue aux quatre roues grâce à son moteur électrique placé sur le train arrière. Enfin, avec 4,50 m de long, il dépasse son rival de 9 cm, ce qui, nous le verrons, n'a rien d'anodin. Sur le papier, le match s'annonce donc difficile pour le GLA, mais l'expérience prouve qu'il ne suffit pas d'aligner une belle fiche technique pour vaincre !

SUR LA ROUTE

Décidément, le nouveau X1 est bien né. Convaincant en version thermique et électrique, il confirme l'essai dans cette variante hybride rechargeable et parvient à bien cacher sa masse, qui approche pourtant dangereusement les 2 tonnes. Cela se traduit d'abord au niveau des performances, remarquables en tous points. L'écart en sa faveur par rapport au Mercedes est de 0,8 s sur l'exercice du 0 à 100 km/h, 1,1 s dans celui du 1 000 m d.a. et 0,8 s dans le 90 à 130 km/h ! Voilà qui reflète parfaitement sa meilleure motricité, apportée par le moteur électrique placé à l'arrière, mais aussi son couple combiné supérieur de 27 Nm.

En mode 100 % électrique, la domination bavaroise reste de mise. Le X1 passe de 0 à 100 km/h en 13,6 s, soit 2 s de mieux que le GLA.

Il maîtrise son art et y ajoute la manière en offrant au conducteur des sensations de conduite plus aiguisées. Lorsque l'envie d'écraser l'accélérateur prend celui-ci, le 3 cylindres émet une sonorité presque sportive. Sa philosophie continue aussi à privilégier un fonctionnement classique de voiture thermique : par exemple, les palettes au volant servent →



❶



❷



BMW X1

❶ À l'arrière, le X1 est généreux en espace, mais le plancher haut impose aux passagers une position peu agréable. ❷ Le coffre propose un volume très satisfaisant pour un hybride rechargeable.



encore à changer de rapport de transmission, et non à moduler la régénération au freinage comme sur le Mercedes. La réponse à l'accélérateur, tranchante, se conjugue à une direction à la consistance nettement plus franche. L'action du moteur électrique lui permet également d'adopter un comportement plus neutre en virage, même s'il ne réagit pas encore comme une propulsion BMW "à l'ancienne". Quelques surprenants effets de couple remontent ainsi dans la direction lorsque le conducteur accélère un peu trop fermement. Quoi qu'il en soit, ce dynamisme ne se paie pas par une raideur excessive, bien au contraire. Le X1 se souvient de sa vocation familiale : il ne malmène nullement ses passagers et ménage un excellent compromis entre dynamisme et confort.

Face à ces belles qualités, le Mercedes GLA perd un peu de sa superbe. Même s'il reste agréable à mener et profite de commandes plus douces, il se révèle moins précis à conduire et affiche un tempérament de traction beaucoup plus marqué. Si ses suspensions s'avèrent plus souples, elles favorisent les mouvements de caisse plus que le confort. Subsiste cependant une remarquable douceur de conduite. Il est aussi un domaine dans lequel le GLA conserve l'avantage sur son rival : son freinage, dont la réponse se montre un peu moins artificielle à la pédale que celui du BMW. Le Mercedes propose également des modes de conduite un peu plus simples à appréhender que ceux, trop touffus, de son concurrent.

BMW X1

PLUS
Autonomie
Agrément de conduite
Consommation maîtrisée

—

MOINS
Politique d'options
Freinage imparfait
Choix ergonomiques

VIE À BORD

Lorsque l'on s'installe à bord du X1, difficile de ne pas penser que l'élève a copié le maître Mercedes en juxtaposant les écrans multimédia et d'instrumentation. Certes, les deux dalles suivent une ligne courbe et sont orientées vers le conducteur, mais l'ambiance à bord perd en personnalité. Heureusement, la qualité de finition reste de mise : la planche de bord revêtue de cuir synthétique, les surpiqûres de la sellerie et les jolis inserts sont à la hauteur des attentes d'un modèle de luxe. En pianotant sur l'écran multimédia, on se dit toutefois que BMW en a peut-être fait un peu trop dans son souhait d'épurement : les boutons consacrés à la climatisation auraient notamment







MERCEDES GLA
❶ Certes, le GLA offre moins d'espace à l'arrière que son rival, mais la position d'assise y est plus confortable.
❷ Le volume de coffre insuffisant reste plus que jamais le talon d'Achille du GLA 250e.

LE GLA PÈCHE TOUJOURS AU NIVEAU DES RANGEMENTS, ET PLUS GÉNÉRALEMENT SUR TOUS LES ASPECTS PRATIQUES •••

mérité de résister au grand ménage voulu par les designers. De même, la volonté forcenée du constructeur d'inscrire ses clients dans sa base de données l'a mené à des choix particulièrement mesquins : il est ainsi impossible d'accéder au menu "destinations précédentes" du GPS si le propriétaire ne s'est pas enregistré sur My BMW.

En revanche, le nouvel aménagement central dégage des rangements de console vraiment accueillants.

Un caractère pratique qui se retrouve à l'arrière : même si la version hybride ne profite pas, comme les thermiques, de la banquette coulissante, le X1 est plus généreux de 2 cm en espace aux jambes. Ce léger avantage ne fait cependant pas tout, et la disposition de la batterie sous le plancher impose aux passagers de relever leurs jambes plus que de raison. C'est peut-être le prix à payer pour bénéficier d'un coffre aussi vaste, qui propose 107 dm³ de volume de plus que celui du Mercedes GLA ! À cette différence qui compte triple pour un modèle à vocation familiale s'ajoute un large espace sous le plancher permettant de ranger la prise de recharge.

Pour la première fois, le Mercedes avoue d'ailleurs un petit coup de vieux à bord. Non pas tant sur le plan esthétique, sa planche de bord restant une référence en style, grâce notamment à ses spectaculaires aérateurs et à sa finition irréprochable. C'est plutôt l'ergonomie des commandes qui mériterait d'être améliorée. Heureusement, cela va être le cas lors du prochain restylage. Comme sur la Classe A *(lire p. 38)*, le SUV va remplacer la dalle tactile et les "souris" un brin trop sensibles du volant par des rappels de menu sur écran et un double étage de boutons. ➝

MERCEDES GLA

PLUS
Style toujours séduisant
Douceur de conduite
Qualité de finition

—

MOINS
Consommation élevée
Autonomie totale limitée
Coffre exigu



Esthétiquement, le GLA reste au goût du jour alors que le X1 affiche des airs plus sévères que précédemment.



LE X1 EXPLOSE LITTÉRALEMENT LE RECORD D'AUTONOMIE ÉLECTRIQUE MESURÉE PAR NOS SOINS POUR UN SUV HYBRIDE RECHARGEABLE •••

Hélas, cela ne permettra pas de gagner en rangements, un point sur lequel le GLA pèche toujours, comme sur tous ses aspects pratiques. À l'arrière, il offre certes un peu moins d'espace, mais la position des passagers se révèle toutefois légèrement meilleure que dans le BMW. Malheureusement, il rend encore de précieux points à l'examen de son coffre, le volume étant tout simplement indigne de sa catégorie.

BUDGET

Mais comment fait-il ? Comme évoqué en préambule, avec 68 km en moyenne et même 72 km sur route, le BMW X1 explose littéralement le record d'autonomie électrique mesurée par nos soins pour un SUV hybride rechargeable. C'est 22 km de mieux que le GLA et il ne s'arrête pas là. Batterie déchargée, sa consommation moyenne dépasse à peine les 7 l/100 km, soit 0,6 l de moins que son rival. Ajoutez-y un réservoir d'essence à la capacité enfin décente et vous obtenez une autonomie totale supérieure de 229 km à celle du Mercedes. Le X1 corrige ainsi le défaut de bien des modèles hybrides rechargeables contraints de passer trop souvent à la pompe. Le Mercedes ne peut guère répliquer, sinon par son chargeur optionnel de 24 kW, qui lui permet de recharger sa batterie en trente minutes : une performance rare. Même si le BMW progresse aussi en la matière, son chargeur culmine à 7,4 kW de puissance.

Au chapitre des tarifs, le duel s'équilibre enfin un peu.

Non seulement le X1 s'affiche à un prix un peu plus élevé, mais sa finition xLine n'offre pas les fanfreluches sportives de la dotation AMG Line du GLA. Le bavarois pousse surtout trop loin le bouchon de sa politique d'options, qui ne propose certains équipements aussi anodins que l'entrée mains-libres que dans de coûteux packs d'options. Le comble du ridicule est atteint avec les sièges chauffants : pour en bénéficier, il faut obligatoirement opter pour l'un de ces fameux packs et ensuite souscrire à un abonnement ou à l'achat de l'option via le système ConnectedDrive ! Se chauffer en leasing, il fallait y penser… Le Mercedes GLA reste plus libéral en la matière et semble encore respecter ses clients, si bien que sa note finale a toutes les chances d'être plus douce. Hélas, sa consommation plus élevée et son autonomie totale trop faible pèsent trop lourd dans la balance pour qu'il parvienne à renverser la vapeur au chapitre budget. ■

BMW X1 xDrive25e 245 ch xLine
MERCEDES GLA 250e 218 ch AMG Line
EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

	BMW X1	Mercedes GLA
Moteur/Transmission		
Puissance cumulée	245 ch (1)	218 ch (2)
Couple maxi	230 Nm à 1 500 tr/mn + 247 Nm (élec.) (3)	300 Nm à 1 350 tr/mn + 265 Nm (élec.) (4)
Type	3 cyl. en ligne, ess. + 1 élec.	4 cyl. en ligne, ess. + 1 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 499 cm³/7 CV	1 332 cm³/8 CV
Transmission	intégrale	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7	automatique/8
Batterie/capacité (brute)	lithium-ion/14,2 (16,3) kWh	lithium-ion/NC (15,6) kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	11,7 m	12 m
Pneumatiques	225/55 R 18	235/55 R 18
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,50/1,85/1,63/2,70 m	4,41/1,84/1,62/2,73 m
Poids/tractable freiné	1 910/1 700 kg	1 830/1 800 kg
Performances		
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	27,2/6,6 s	28,3/7,4 s
1 000 m d.a./0 à 100 km/h élec.	35,5/13,6 s	37,1/15,6 s
90 à 130 km/h en Drive (élec.)	5,8 (12,2) s	6,6 (18,5) s
Vitesse maxi (électrique)	190 (140) km/h	220 (139) km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/33/66 m	10/32/65 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	28 cm	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	147/146 cm	145/146 cm
Volume de coffre	477 dm³	370 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	46,2/64,1/67,1 dB	42,1/65,1/67,6 dB

(1) Puissance maxi : 136 ch à 4 400 tr/mn (therm.) + 109 ch (élec.). (2) Puissance maxi : 160 ch à 5 500 tr/mn (therm.) + 102 ch (élec.). (3) Couple cumulé : 477 Nm. (4) Couple cumulé : 450 Nm.

LE BUDGET

	BMW X1	Mercedes GLA
Prix	**56 890 €**	**55 599 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (16 g/km)	0 € (30 à 31 g/km)
Prix du modèle essayé (5)	60 430 €	61 349 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

(5) Malus et options inclus.

Équipements communs

6 airbags, Afil, aide au parking AV/AR, Bluetooth, clim auto bizone, cam. recul, dét. pluie/lum., frein de parking auto, instrumentation numérique, jantes alliage, phares LED, régul./lim. de vitesse, rétros rabatt. élec., syst. multimédia avec écran tactile/GPS/prise USB/Apple CarPlay et Android Auto…

Options

BMW X1 : conduite semi-autonome (2 000 €), pack Confort (hi-fi haut de gamme + sièges AV électriques : 1 300 €), pack Innovation (aff. tête haute + entrée mains-libres + full LED + régul. adapt. + recharge par induction : 2 950 €), peinture métallisée (890 €), sell. cuir (1 350 €), toit pano. (1 260 €).

Mercedes GLA : chargeur 24 kW (600 €), pack Premium (accès et dém. sans clé + instrumentation numérique 10,25 pouces + sièges chauffants + éclairage d'ambiance : 1 350 €), peinture métallisée (950 €), sellerie cuir (1 200 €), inserts décoratifs (350 €), toit panoramique (1 450 €).

	BMW X1	Mercedes GLA
Consommations		
Moyenne	7,1 l/100 km	7,7 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,8/6,3/7,3 l/100 km	8,1/7,5/7,6 l/100 km
Autonomie (électrique)/réservoir	661 (68) km/47 l	454 (46) km/35 l
Chargeur embarqué	7,4 kW	7,4 kW (24 kW en option)
Tps de recharge secteur/7,4/22 kW	8 h 30/2 h 40/-	6 h 30/3 h 25/30 mn
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**	**Allemagne**



VERDICTS

SUR LA ROUTE : **BMW X1**
VIE À BORD : **BMW X1**
BUDGET : **BMW X1**



LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

BMW X1

BMW frappe un grand coup avec son X1, plus sobre, plus performant et doté d'une bien meilleure autonomie que le GLA. Certes, celui-ci compte réduire l'écart lors de son prochain restylage, mais il conservera ses lacunes en matière d'espace à bord. Le roi est mort, vive le roi !

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

Le must de Musk

Ceux qui pensaient, voire espéraient que les voitures électriques signeraient la fin de la course à la puissance en seront pour leurs frais : c'est mieux ou… pire qu'avant ! La preuve avec le SUV de série le plus puissant au monde. Lequel n'est pas allemand, mais américain.

Par **Mélina Priam** Photos **Florian Grout**

Cela ressemble à un ballet : vous effleurez la poignée, la porte s'ouvre ; vos passagers font de même et les ouvrants arrière se déploient telles les ailes d'un oiseau : magique ! Ou presque. Car cela n'a rien d'une nouveauté, le Model X Plaid n'étant plus un jeune premier – il est né en 2015 –, et de toute façon, Tesla s'est contenté de piquer l'idée à d'autres. Il n'empêche, cela produit toujours son petit effet. Tout comme ne plus devoir fermer la portière conducteur : elle le fait toute seule par simple pression sur la pédale de frein. Évidemment, les portes papillon Falcon Wings se rabattent aussi automatiquement après un appui sur le bon bouton. Bienvenue à bord du X et… bonjour Yoke ! Qui est Yoke ? Non, ce n'est pas le prénom du dernier enfant d'Elon Musk, mais le nom du volant façon vaisseau spatial de *Star Wars* qui va vous permettre de diriger ce Model X ! Peut-on encore appeler cela un "volant" ? Un "demi-volant" à la rigueur, un peu plus large en prime. Le moins que l'on puisse dire est qu'au début, sa prise en mains déroute. Avec la position surélevée typique d'un gros SUV et l'effet panoramique du pare-brise (le plus grand du monde, paraît-il !), l'expérience de conduite est, en effet, assez unique. Contrairement à mon

L'avis de Mélina Priam

Je ne vois pas l'intérêt de la débauche de chevaux pour un tel engin. En plus, il me rend malade !

40% *Quotient Émotionnel*





Le X Plaid reprend l'environnement de conduite de la Model S, marqué par le fameux volant Yoke et l'impressionnant écran tactile de 17 pouces, par lequel tout – j'ai bien dit tout – passe, y compris le réglage des rétroviseurs et la commande de boîte.

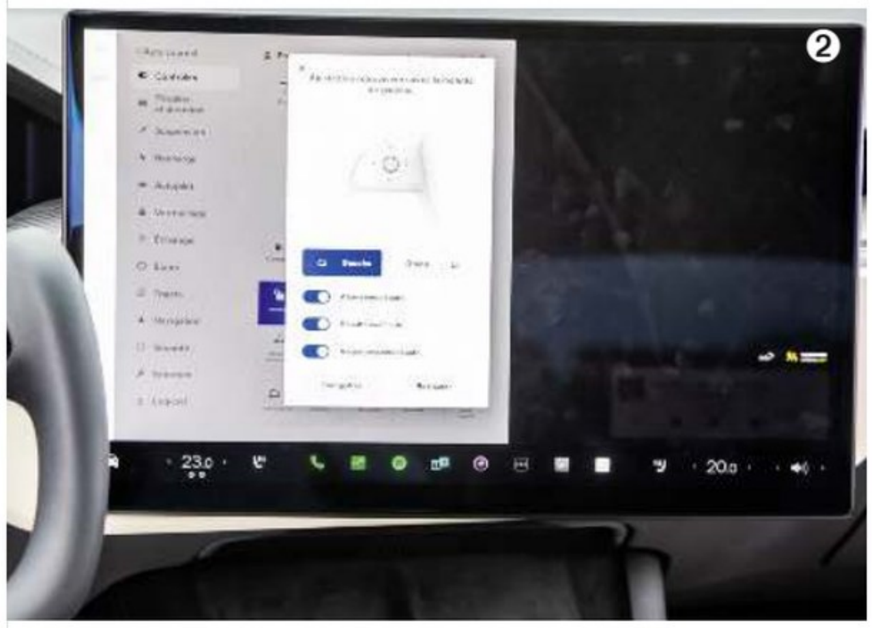
LE MODEL X PLAID IMPRESSIONNE PAR SA PUISSANCE ET SES ACCÉLÉRATIONS, MOINS PAR SON EFFICIENCE ET SON AUTONOMIE : DOMMAGE POUR UNE ÉLECTRIQUE ! •••

collègue Vincent Desmonts, qui n'a guère goûté son maniement sur la Model S Plaid *(voir nº 1127)*, la réfractaire que je suis à ce genre de gadget prend vite le pli, du moment que j'adopte une conduite… à l'américaine – comprenez "cooooool" – en ligne droite, le fameux Autopilot enclenché ! En revanche, c'est panique à bord quand il faut actionner le clignotant, notamment en ville, le traditionnel commodo que nous connaissons tous s'étant mué, sur ledit Yoke, en petites touches tactiles que le conducteur cherche du bout des doigts : fâcheux pour une action "de base" qui relève d'une conduite en toute sécurité pour soi et les autres ! Et si l'envie vous prend de jouer les Sébastien Ogier sur une route de montagne, là, prévoyez un temps d'adaptation plus important.

C'est l'une des contradictions du Model X : en action, le Yoke ne garantit pas d'être aussi précis que nous pensons devoir l'être avec un engin de… 1033 ch ! Le chiffre est lâché. Identique à celui de la S Plaid, puisque le X reprend le groupe motopropulseur composé de trois moteurs électriques, soit 427 ch à l'avant et deux fois 420 ch à l'arrière. Ô surprise : contrairement aux interdictions qui nous avaient été opposées il y a quelques semaines avec la S, nous avons cette fois pu emmener le X sur notre base du circuit de Montlhéry, afin d'y vérifier s'il tenait ses promesses. Petite parenthèse pour dire un grand merci à nos camarades de *Sport Auto*, qui ont eu la gentillesse de nous prêter leur radar de mesure, le nôtre ne pouvant tout simplement pas encaisser les accélérations de dragster de l'engin. Avec un 0 à 100 km/h en 3,1 s et un 1 000 m d.a. en 19,1 s, le X Plaid bat effectivement tous les records, même si c'est une demi-seconde de plus qu'annoncé →



❶ Exit le commodo pour actionner les clignotants : il est remplacé par ces deux touches au volant. Encore une question d'habitude, mais qui prend du temps pour ceux qui ont plus de vingt ans de permis ! ❷ L'écran servant à tout, y compris à régler les rétros, mieux vaut maîtriser ses subtilités. Mais finalement, on s'y fait ! Reste que devoir sélectionner l'action par l'écran, puis basculer sur les molettes au volant pour effectuer le réglage proprement dit ne nous semble pas un progrès par rapport aux classiques commandes sur une contre-porte. ❸ Les prises USB-C pullulent et on ne compte pas moins de deux chargeurs à induction pour smartphone : pratique et logique. Dans la mesure où votre téléphone permet d'ouvrir la voiture et de démarrer, mieux vaut qu'il soit chargé lui aussi !







Le X Plaid reçoit un nouveau bouclier qui réduit la trainée aéro et dirige les flux d'air vers les seuils latéraux, le soubassement et le diffuseur arrière, histoire de rester au sol en toutes circonstances, y compris à 260 km/h !

LE CONTENU TECHNOLOGIQUE EMBARQUÉ EST SIDÉRANT, MAIS CERTAINES FONCTIONS RELÈVENT DU GADGET •••

pour le 0 à 100 km/h. À titre de comparaison, le record de *Sport Auto* est détenu par une 911 Turbo S, en 2,6 s justement ! Et la même Porsche a besoin de… 19,1 s pour parcourir un kilomètre. Forcément, ça décoiffe ! Et après ? De là à dire que le SUV Tesla fait le même boulot… faut pas pousser ! O.K., il se tient bien sur ses appuis et maintient le cap à haute vitesse. Mais l'affaire se corse au moment de tourner le Yoke ! La masse du X Plaid entame toute velléité d'afficher un comportement routier réellement sportif. Les lois de la gravité et de la physique sont les plus fortes, n'en déplaise à M. Musk ! Le roulis est cependant étonnamment bien maîtrisé. Au prix d'ailleurs d'un confort de suspension inévitablement un peu ferme, alors même que c'est le contraire qui est généralement attendu d'un engin familial. L'inertie des 2,5 tonnes ne s'envole pas ainsi : il faut composer avec. Soulignons néanmoins que malgré les kilos – et même s'il pique un peu du nez du fait du transfert de masse –, le X Plaid se montre remarquable d'efficacité au freinage : 62 m pour s'immobiliser à partir de 130 km/h, peu de SUV en sont capables. Subsiste tout de même une sensation à la pédale qui manque de franchise et ne met pas en confiance.

Bref, pour le dire clairement, ce X Plaid est impressionnant, sensationnel, sidérant et plus encore, mais… sur la route, sa puissance phénoménale ne sert pas à grand-chose. Passé l'amusement de coller vos occupants et vous-même au siège jusqu'à vous en donner la nausée, le X Plaid s'apprécie davantage mené à un rythme classique. Histoire de profiter pleinement de son habitacle, aussi incroyable que ses accélérations. À condition d'être un peu "geek" sur les bords, car passer les vitesses ou ajuster ses rétroviseurs ou le volant depuis l'impressionnant écran central de 17 pouces n'est pas des plus naturels de prime abord. Mais force est là encore de constater que tout est fait pour rester intuitif.

En prime, tirer en permanence sur la puissance des trois moteurs et jouer aux montagnes russes a surtout pour effet de nuire à l'autonomie.

N'oublions pas que ce SUV familial est électrique, donc assujetti à cette contrainte, qu'il promet d'atténuer en se vantant de parcourir 543 km. Sauf que ce n'est pas tout à fait ce que nous avons relevé. Certes, nous étions encore en hiver. Mais justement, avec sa pompe à chaleur ainsi que sa nouvelle batterie qui offre 15 % d'énergie en plus

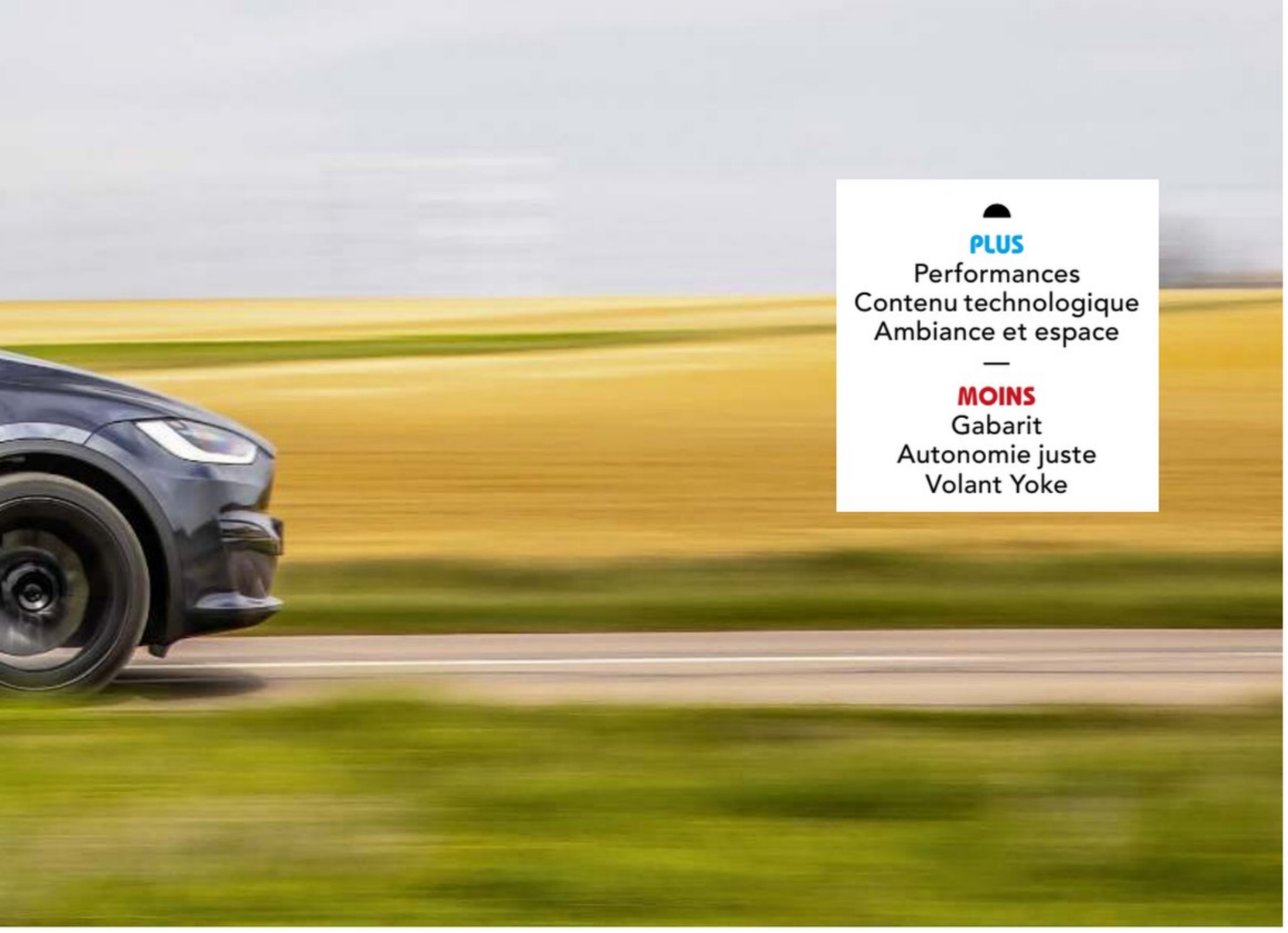








❶ Le X Plaid propose plusieurs configurations pouvant aller jusqu'à 7 places. Notre modèle d'essai était agencé avec deux sièges individuels au rang 2 ; ils offrent un confort digne d'une limousine. ❷ Avec les deux derniers sièges rangés, le volume du coffre est impressionnant. Mais si vous voyagez à six ou sept, il vous faudra une voiture suiveuse pour les bagages. ❸ Même si elles sont aussi assez confortables, les places du fond restent des assises d'appoint.



PLUS
Performances
Contenu technologique
Ambiance et espace

—

MOINS
Gabarit
Autonomie juste
Volant Yoke

et dont la capacité thermique a été multipliée par trois, le X Plaid est censé s'affranchir de ces aléas. Mais la puissance et les kilos, ça consomme : presque 22 kWh aux 100 km. Tablez donc plutôt sur 430 km en moyenne et même moins de 400 km sur autoroute… Pas de quoi faire le malin. Seule consolation, il recharge vite et bien. Surtout, avec lui, pas de stress à chercher des bornes libres et en état de marche puisqu'il bénéficie du réseau des bornes Tesla : un indéniable atout. Reconnaissons qu'en plus, il vous planifie les voyages, les arrêts et tout le toutim aux petits oignons grâce à son "route planner", qui vous mène directement au Superchargeur comme un chien obéissant à la niche. De même, tout est conçu à bord pour faire de votre trajet une expérience mémorable. L'écran de 17 pouces déjà évoqué intègre un ordinateur de jeu de 10 téraflops, mais aussi un système audio de 22 haut-parleurs et 960 W avec réduction active du bruit. S'ajoute, pour les passagers arrière, un écran afin de regarder des films ou de gérer les réglages de confort. Et tout ce petit monde baigne dans le cuir (végan, bien sûr !) et les inserts en carbone ou alu. Mais cette débauche de technologie et de luxe n'est pas donnée : 142 000 €… hors quelques "gadgets" optionnels supplémentaires. Contrairement à ceux de la Model 3, les prix du Model X sont dans le haut du panier ! ■



Ouvrir les portes arrière fait toujours son petit effet, mais le Model X étant déjà haut, méfiance dans les parkings ou le garage.

TESLA MODEL X Plaid 1033 ch

67 MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 1033 ch
Couple maxi	■ NC
Type	3 élec. synchrones à aimants permanents
Puissance fiscale	21 CV
Transmission	aux roues avant et arrière
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1
Batterie / capacité nette (brute)	■ li-ion / 103,9 (NC) kWh
Châssis	
Diamètre de braquage	■ 12,9 m
Pneumatiques AV-AR	265/35-285/35 R 22
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	5,06 / 1,99 / 1,68 / 2,97 m
Poids / tractable freiné	2500 / 2350 kg
Performances	
1000 m d.a. / 0 à 100 km/h	■ 19,1 / 3,1 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 2 s
Vitesse maxi	■ 263 km/h (1)
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■ 10 / 31 / 62 m
(1) Données constructeur.	
Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	■ 26 à 33 cm (2)
Largeur aux coudes AV / AR	■ 155 / 155 cm
Vol. coffre 4 / 6 places / AV	■ 790 à 890 (2) / 385 / 180 dm³
(2) Selon la position des sièges.	
Niveau sonore	
À 90 / 130 km/h	■ 64,3 / 68,3 dB

LE BUDGET

Prix	■ **141 990 €**
Bonus écologique (CO_2)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (3)	156 290 €
Garantie	■ 4 ans ou 80 000 km (4)
(3) Bonus et options inclus. (4) Batteries : 8 ans ou 192 000 km.	

Équipements de série ■

Accès/dém. sans clé, 7 airbags, cam. recul, clim auto 3 zones, cond. semi-auton., frein. auto urg., induction, instr. num., jantes all. 19 p., pompe à chaleur, sell. cuir végan, susp. pil., syst. multim. tactile 17 p./écran AR/ GPS connecté/22 HP et 960 W, toit vitré pano…

Options

Autopilot amélioré (3800 €), conduite entièrement auton. (7500 €), intérieur beige fibres carbone (2400 €)…

Consommation / Autonomie / Temps de charge	
Moyenne	■ 21,8 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■ 430 km
Ville / route / autoroute	■ 430 / 485 / 375 km
Chargeur embarqué AC/DC	■ 11 / 250 kW
Charge prise dom. / wallbox 7,4 kW / 11 kW / 250 kW	■ 39 h / 17 h / 11 h / 30 mn (4)
(4) Donnée constructeur, 80 % de charge.	

Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**États-Unis**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Comment ne pas être bluffé par le luxe, les technologies, les performances et le confort ? Mais nul besoin de 1033 ch pour les apprécier. Un Model X Dual Motor fait aussi bien le job pour 20000 € de moins.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Il a montré la voie aux SUV et à son frangin le Qashqai qui lui a volé la vedette. Mais le X-Trail ne lâche rien. Le 4e du nom revient en force avec une motorisation hybride et 7 places. Cela suffit-il pour redevenir une référence ? Réponse de nos Experts.



ARNAUD SAUNIER

Pas très high-tech, comme ambiance. Pourtant, tout est là, et dernier cri concernant le système multimédia connecté et les aides à la conduite !



YANN LEFEBVRE

Il est imposant et lourd. La preuve, il est pénalisé par un (petit) malus au poids. Dès lors, il soigne plus le confort que le dynamisme.



DENIS MEUNIER

Malgré de belles promesses, la consommation mesurée par nos soins s'avère assez élevée : 8,3 l/100 km et surtout 9,6 l/100 km sur autoroute.

NISSAN X TRAIL

e-4orce 213 ch Tekna + 7 places - **56 000 €**

Malus écologique + poids : 1 761 € (152 g/km CO_2)
+ 1 650 € (1 965 kg homologuée)



ARNAUD SAUNIER

Particularité du système hybride de Nissan : ce sont les deux moteurs électriques qui entraînent les roues. Le moteur thermique sert de générateur à la batterie.



Franck Lagorce (Pilote)

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



Mélina Priam (Journaliste)

▶ Des centaines de voitures essayées en vingt ans, de la Ford T des 24 Heures du Mans 1923 à la Volkswagen ID.3, en passant par l'Opel GT 1972 ou la Lamborghini Aventador.



Ghislain Bacon (Taxi)

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

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

« Si la transmission ne faisait pas hurler le moteur dans les tours à la moindre accélération, je dirais pourquoi pas ! »

« Un compagnon de voyage très plaisant, pour le conducteur et les passagers. Mais hélas un peu gourmand. »

« J'en ferais bien mon outil de travail : il est spacieux, confortable et silencieux. Il n'est pas donné mais en offre pour son argent. »

L'avis du pilote

70% Quotient Émotionnel

C'est bien présenté, clair, lisible, tout tombe sous le sens… La visibilité est excellente. Un petit bémol : les appuie-tête arrière masquent la vue dans le rétroviseur intérieur. Le vrai handicap de ce X-trail, c'est, comme souvent avec un SUV, sa masse !
Sur un freinage d'urgence en appui, il pique du nez et l'ABS entre tout de suite en action. Certes, cela évite le blocage des roues, mais le conducteur perd une partie du pouvoir directionnel. Dommage, car en ligne la puissance de freinage est au rendez-vous. L'engin est aussi assez sensible au roulis. Pourtant, le comportement routier est sain, il jouit d'un excellent grip, d'une motricité difficile à prendre en défaut et il est très bien suspendu.
Je suis fan aussi du fonctionnement de l'*e-pedal* : ce système exploite à fond le frein moteur, permet de récupérer l'énergie au freinage et de ne quasiment plus toucher la pédale de gauche. En conduite tranquille, c'est un SUV assez plaisant. Mais il ne faut pas le bousculer de trop.
Le point noir, c'est la transmission ! Elle fait mouliner et hurler le moteur dans les tours à l'accélération et dégrade le confort sonore. Pour moi, c'est rédhibitoire !

L'avis de la journaliste

70% Quotient Émotionnel

J'avais été agréablement surprise par ce X-Trail lors d'un premier essai. Il se révèle doux, souple, très confortable comme déjà dit.
Et même si, effectivement, comme le souligne Franck, il est sujet au roulis, il est moins pataud que son gabarit et sa masse ne le laissent penser. Ce qui est séduisant sur le papier, c'est aussi son principe hybride complètement transparent, puisqu'autorechargeable en roulant – pas besoin de courir après les bornes ! À la différence de la plupart des systèmes du genre, c'est le moteur électrique, plus précisément les moteurs, dans le cas de cette version 4 roues motrices dotée d'un moteur par essieu, qui entraîne les roues. Le 3 cylindres, lui, sert à recharger la batterie. Hélas, même pour cette mission, celui-ci se révèle un peu gourmand. Nous n'avons pas retrouvé les promesses de Nissan (6,4 l/100 km en cycle mixte) dans la vraie vie, mais relevé 8,3 l/100 km et surtout 9,6 l/100 km sur autoroute. Vu le gabarit de l'engin, ce n'est pas un scandale, mais au prix du sans-plomb, ça fait réfléchir avant de partir en week-end !
Dommage pour un SUV destiné à un usage familial.

L'avis du taxi

80% Quotient Émotionnel

Au premier abord, il est quand même très imposant. Mais pour un engin de ce gabarit, je suis agréablement surpris par son agilité et sa maniabilité en ville. Nettement moins par le volume du coffre : c'est ma grande déception. À part cela, ce X-Trail est vraiment un formidable compagnon de voyage. L'ambiance est assez cossue, avec une belle sellerie cuir havane qui renforce l'impression.
En noir, l'aspect serait moins flatteur, c'est sûr. Le poste de conduite est bien agencé, avec de nombreux rangements dispersés de-ci de-là pour poser ses affaires. Juste un bémol sur le positionnement de l'écran central : je le trouve trop en avant dans l'habitacle. Mais au moins, s'il est gros, ce n'est pas pour rien : il soigne l'accueil. A l'arrière, trois adultes prennent place sans problème et profitent d'un bel espace pour leurs jambes. En revanche, l'assise manque de confort. En rang 3, les 2 places d'appoint dépannent mais elles seront réservées à des enfants.
Même à 56000 €, je trouve que l'on en a pour son argent car l'équipement est très complet. J'ai un faible pour le toit vitré XXL : il apporte une luminosité incroyable et contribue au plaisir de voyager.

Électrique

Difficile de voir dans l'ë-C4 X plus qu'une version de niche de l'ë-C4, avec sa malle destinée aux taxis et VTC. Nous nous sommes mis à la place du chauffeur… et des passagers.

Par **Camille Pinet** Photos **Nicolas Soler**

avec chauffeur

Où va Citroën ? Si la question taraude les spécialistes de la stratégie industrielle, ce n'est certainement pas la nouvelle C4 X qui permet d'y répondre. La dernière-née de la famille affiche, en effet, des ambitions limitées, sauf sur les marchés du Sud où les berlines à malle restent très appréciées. Le cas de sa version électrique est d'autant plus épineux : sa motorisation la cantonne aux pays occidentaux où ces carrosseries ont fortement perdu en popularité. Plus encore que la version thermique, il s'agit donc d'une offre essentiellement destinée aux taxis et VTC qui peuvent en apprécier le format a priori plus adapté à leurs activités que celui d'une simple C4. Aucun mystère sur sa parenté avec cette dernière : elle est identique jusqu'aux portes arrière incluses et, si elle a pour l'instant l'exclusivité d'un système multimédia plus moderne, ce n'est que momentané.

Sous le plancher et le capot, nous retrouvons donc la batterie de 50 kWh et le moteur de 136 ch, sans mise à jour. Ce nouveau modèle électrique du groupe Stellantis n'a même pas droit à l'évolution annoncée pour les Peugeot e-208, DS 3 et Opel Mokka, qui sont en passe d'adopter une batterie ainsi qu'un moteur plus puissants.

Aucune surprise au volant : le conducteur découvre peu ou prou les mêmes sensations de conduite qu'à bord d'une ë-C4, à savoir une extrême douceur, alimentée par le silence de fonctionnement et, surtout, la souplesse des suspensions typiquement Citroën, qui transforment les nids-de-poule en allumettes. Cette version électrique se montre d'ailleurs étonnamment proche en comportement de la C4 thermique et affiche une belle efficacité routière. Si la direction manque singulièrement de ressenti et si les prises de roulis se révèlent →



L'avis de Camille Pinet



Contrairement à bien des taxis, elle n'oublie pas le confort des passagers !

50% *Quotient Émotionnel*



Seule évolution de la planche de bord : l'arrivée bienvenue d'un système multimédia beaucoup plus moderne emprunté à la C5.

sensibles, la voiture ne bronche pas en virage et verrouille sa trajectoire en appui, y compris en cas de raccord mal placé. Face au chronomètre, la parenté avec l'ë-C4 se confirme : nous n'avons relevé, sur notre base de Montlhéry, que 0,3 s de différence sur le 0 à 100 km/h, et 0,2 s sur le 1 000 m départ arrêté en défaveur de la nouveauté… qui se rattrape étonnamment dans l'exercice des reprises en devançant sa petite sœur de 0,3 s pour relancer de 90 à 130 km/h en Drive. Inutile de préciser que ces différences sont imperceptibles pour le conducteur, qui peut se satisfaire de ces performances pour autant qu'il n'attende pas de l'auto la vivacité que l'on a pris l'habitude de ressentir avec beaucoup de voitures électriques. De fait, ses performances sont plutôt celles d'un modèle thermique équivalent. L'ë-C4 X propose ainsi bien des sensations dynamiques adéquates pour le transport de personnes. Mais sa carrosserie inédite répond-elle aussi bien au défi ? Nous n'épiloguerons pas sur son style, sujet hautement subjectif. Passons directement à l'arrière, où l'auto prétend ménager plus de confort que la C4. Notre mètre mesureur n'indique pourtant pas de progrès, l'espace aux genoux restant rigoureusement identique. Certes, la nouvelle



❶ Le nouveau système multimédia ne profite pas d'une ergonomie irréprochable. ❷ Par rapport à la C4, pas de place en plus à l'arrière, mais un dossier de banquette à l'inclinaison revue afin d'augmenter le confort des passagers. ❸ Généreux, le coffre est le principal bénéficiaire des centimètres supplémentaires et ne souffre qu'à la marge de la présence des batteries.



inclinaison du dossier permet d'offrir une position un peu plus agréable aux passagers, mais la ligne de toit fuyante compromet quelque peu l'espace à la tête pour les plus grands adultes. En la matière, la Toyota Camry, coqueluche des taxis, peut parader tranquille.

Le coffre de l'ë-C4 X semble, en revanche, paré pour affronter les voyageurs lourdement chargés.

Selon nos mesures, son volume augmente de 191 dm³, ce qui est considérable. Bien entendu, il apparaît hélas moins pratique du fait de la disparition du hayon : le seuil de chargement s'élève de 2 cm et l'accessibilité est amoindrie. Le prix à payer pour épargner aux passagers arrière les courants d'air froid durant l'hiver !



Par ailleurs, Citroën est parvenu à fortement limiter la masse de son nouveau dérivé. Pour preuve, notre exemplaire d'essai avouait 11 kg de moins sur notre balance que l'ë-C4 que nous avions pesée voici deux ans, une différence qui s'explique sans doute par l'équipement des modèles essayés. Dès lors, il est légitime d'attendre une consommation électrique très proche. Nos mesures le confirment : la variante née sous X ne réclame en moyenne que 0,1 kWh/100 km de plus en dépit de ses 24 cm supplémentaires en longueur. Dans le détail, elle s'avère même un peu plus sobre en ville, où elle promet une autonomie supérieure de 15 km ; à l'inverse, elle est plus gourmande sur route, où elle perd 10 km. Son bilan reste cependant moyen dans la catégorie, une Renault Mégane E-Tech EV60 ayant un rayon d'action supérieur de 100 km. Les 265 km d'autonomie moyenne de la Citroën correspondent peu ou prou au kilométrage quotidien réalisé par la plupart des taxis et VTC. Les 100 kW de puissance de recharge maximale ne seront donc pas de trop et il conviendra de veiller au choix du réseau, car Citroën ne bénéficie pas de tarif préférentiel sur Ionity, le plus développé à ce jour.

En prime, depuis son lancement, pourtant très récent, l'ë-C4 X a déjà subi une hausse tarifaire de 2 000 €. Y compris avec le bonus, il faut débourser plus de 40 000 € pour une version Shine Pack, soit 700 € de plus que l'ë-C4. Un prix relativement compétitif par rapport aux concurrentes européennes, mais qui ne résiste malheureusement pas à l'examen des propositions chinoises, à commencer par le break MG5 "autonomie étendue", vendu 37 490 € en finition Luxury. Certes, ce dernier ne dispose pas des mêmes qualités de confort et de tenue de route, mais son autonomie supérieure, son équipement plus riche et, bien sûr, son tarif constituent des arguments difficiles à contrer. ■

PLUS
Confort de suspension
Silence
Volume de coffre

MOINS
Autonomie
Peu d'intérêt pour les particuliers
Tarif déjà en hausse







CITROËN ë-C4 X 136 ch Shine Pack

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	136 ch
Couple maxi	■	260 Nm
Type		électrique, synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale		4 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		réducteur / 1
Batt. / capacité nette (brute)	■	lithium-ion / 46,2 (50) kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,4 m
Pneumatiques		195/60 R 18
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,60 / 1,80 / 1,52 / 2,67 m
Poids / tractable freiné		1 635 / 500 kg
Performances		
1 000 m d.a. / 0 à 100 km/h	■	32,6 / 10,4 s
90 à 130 km/h en Drive	■	9 s
Vitesse maxi	■	152 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■	10 / 31 / 64 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	27 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■	147 / 145 cm
Volume de coffre	■	560 dm³
Niveau sonore		
À 90 / 130 km/h	■	63,7 / 67 dB

LE BUDGET

Prix	■	45 400 €
Bonus écologique (CO_2)	■	5 000 € (0 g/km) (1)
Prix du modèle essayé (2)		42 900 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Jusqu'à 7 000 € selon revenus. (2) Bonus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès/dém. sans clé, aff. tête haute, AFIL, caméra recul, clim auto, cond. semi-auton., instr. num., jantes all. 18 pouces, LED, rég. vit. adapt., syst. mulitm. tactile/6 HP/USB/Android et Apple, volant chauffant…

Options
Chargeur 11 kW (400 €), induction (150 €), pare-brise chauffant (150 €), peinture métallisée (650 €)…

Consommation / Autonomie / Recharge		
Consommation moyenne	■	17,7 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■	265 km
Auton. ville / route / autoroute	■	305 / 275 / 215 km
Chargeur embarqué AC / DC	■	7,4 kW (option 11 kW) / 100 kW
Temps de charge sur borne 7,4 kW / 11 kW / 100 kW	■	8 h / 5 h (3) / 30 mn (3)(4)

(3) Donnée constructeur. (4) 100 kW : 10 à 80 % de charge.

Note EuroNCAP	en cours
Pays de fabrication	Espagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

Nos mesures le confirment : l'ë-C4 X n'est rien de plus qu'une ë-C4 à coffre. Elle en cultive heureusement les qualités de confort et de silence. Dommage que sa batterie et sa motorisation, tout juste dans la moyenne, ne progressent pas.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur autojournal.fr


CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Sécurisant, le Dacia Jogger?

Je réfléchis au remplacement de ma 807 et suis bien dans l'embarras avec des critères de volume, d'écologie et de finances! Les candidats sont Kuga, Tucson, Sportage, Touran… et le nouveau Jogger hybride de Dacia. Dans l'essai *L'AJ* n° 1128, je constate qu'elle n'obtient qu'une étoile au crash-test EuroNCAP. Est-ce simplement un retard technologique sur les aides à la conduite ou un défaut de structure de la carcasse? *D. M.*


Dacia Jogger

YANN LEFEBVRE

Vous avez sans doute eu votre réponse en lisant l'essai 10 000 km de notre dernier numéro.
Le score obtenu au test EuroNCAP n'est en rien rédhibitoire car il reflète essentiellement quelques carences en matière d'alertes ou d'aides à la conduite. La résistance des matériaux et l'efficacité des zones de déformation, sans être remarquables, sont bien meilleures que celles des Dacia de première génération.

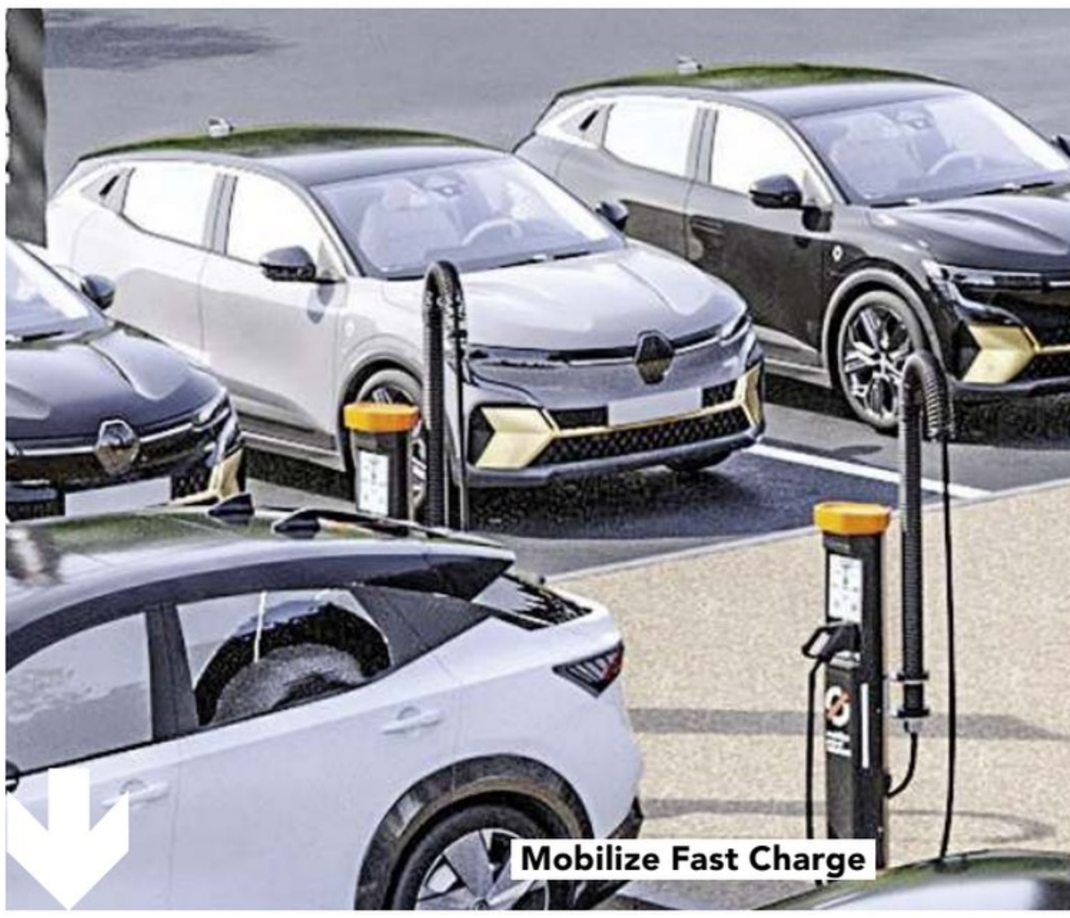
Un CX-5 Mild Hybrid à l'essai?

Vous n'avez pas signalé dans *L'Auto-Journal* le passage à la micro-hybridation du CX-5 essence à compter du 1er janvier 2023; ce qui devrait faire baisser la consommation. Prévoyez-vous un essai de cette version? *J. R.*

Le CX-5 qui présente de solides arguments dans sa catégorie reste assez peu diffusé en France. Même si le système de micro-hybridation permet d'envisager une diminution de consommation entre 0,5 et 1 l/100 km, il ne s'agit pas d'une évolution suffisamment importante pour lui consacrer plusieurs pages d'essai. Nous commençons par la dernière nouveauté de la marque, le CX-60 *(voir p. 52)*. Dans un dossier ou un comparatif, le CX-5 pourrait avoir toute sa place.


Mazda CX-5

MAZDA


Mobilize Fast Charge

MOBILIZE

Pour quelle électrique opter?

MG4, Kia Niro ou Renault Mégane E-Tech, que choisir? Il y a tellement d'analyses, d'essais et de comparatifs que je suis perdu. J'ai un faible pour la MG qui coche presque toutes les cases (prix, technologie, garantie, confort et même tenue de route), mais qu'en est-il de la fiabilité dans le temps et du réseau? Quant aux deux autres, ce sont visiblement de très bonnes voitures mais beaucoup plus chères… Quel serait votre choix? *S. F.*

Comme vous, je serais bien embêté. Je n'ai pas essayé personnellement la MG4 mais mes collègues m'ont fait part de ses qualités et notamment de son comportement routier très plaisant. En ce qui me concerne – mais je comprends que ce ne soit pas un choix majoritaire –, j'opterais pour la française malgré son tarif plus élevé. Pour trois raisons : son planificateur de trajet particulièrement efficace, l'entretien plus simple à réaliser et un réseau de bornes Mobilize Fast Charge qui devrait rapidement s'étoffer (plus de 200 stations en Europe, dont 90 en France).

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur **www.lechefdesessais.fr** ou contactez-nous par courrier/e-mail : 40, avenue Aristide-Briand – CS 10024 – 92227 Bagneux – **autojournal@reworldmedia.com – www.autojournal.fr**

UNE OFFRE EXCLUSIVE

DE HORS-SÉRIES HAUT DE GAMME

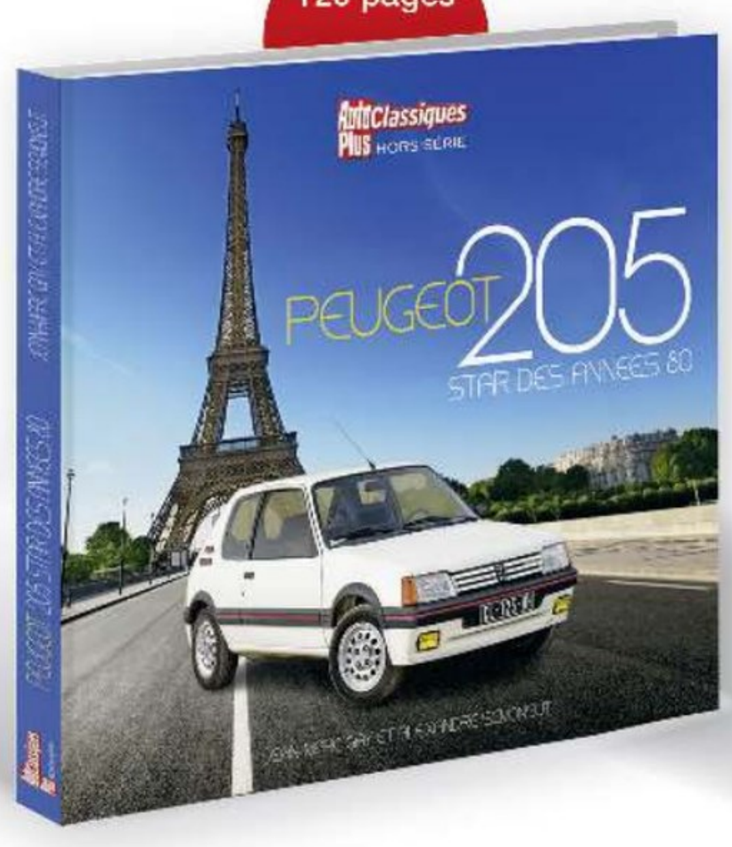
PENSÉE PAR NOS RÉDACTIONS AUTO

176 pages



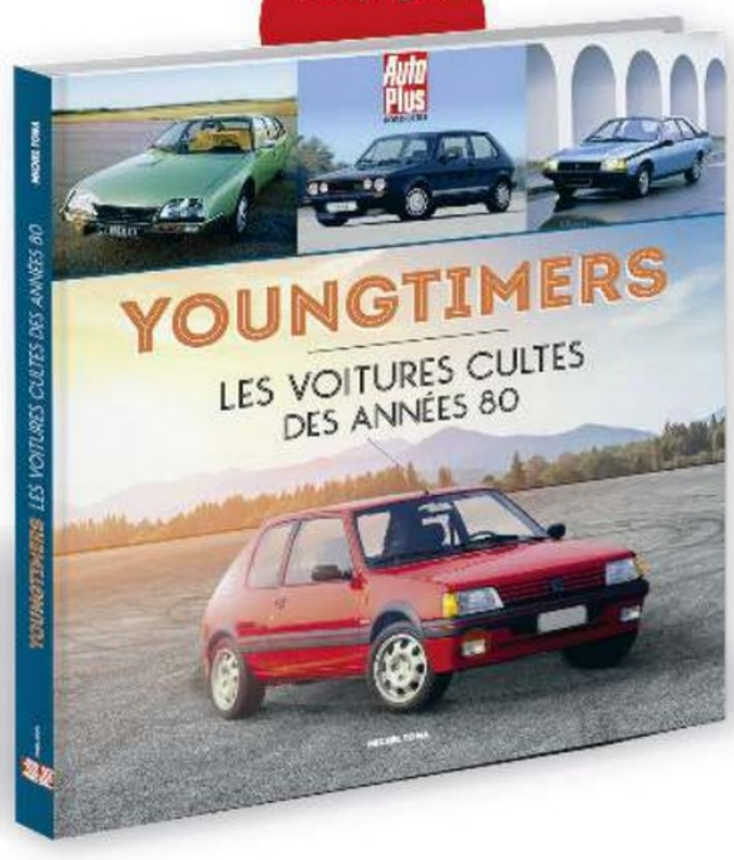
Ferrari est la référence absolue du design et de la technologie. Succombez à ce sublime ouvrage sur les plus beaux modèles de la marque italienne.

120 pages



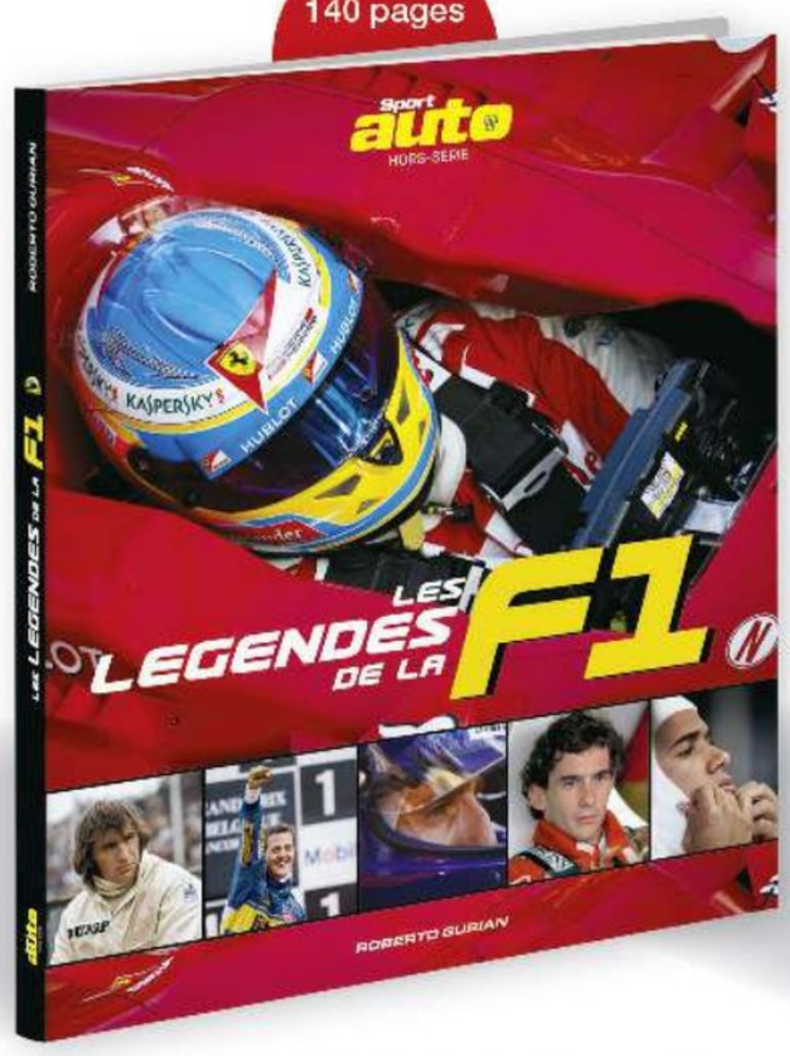
La Peugeot 205 a été la voiture marquante des années 80. Avec plus de 5M de voitures produites, ce livre retrace la saga 205.

160 pages



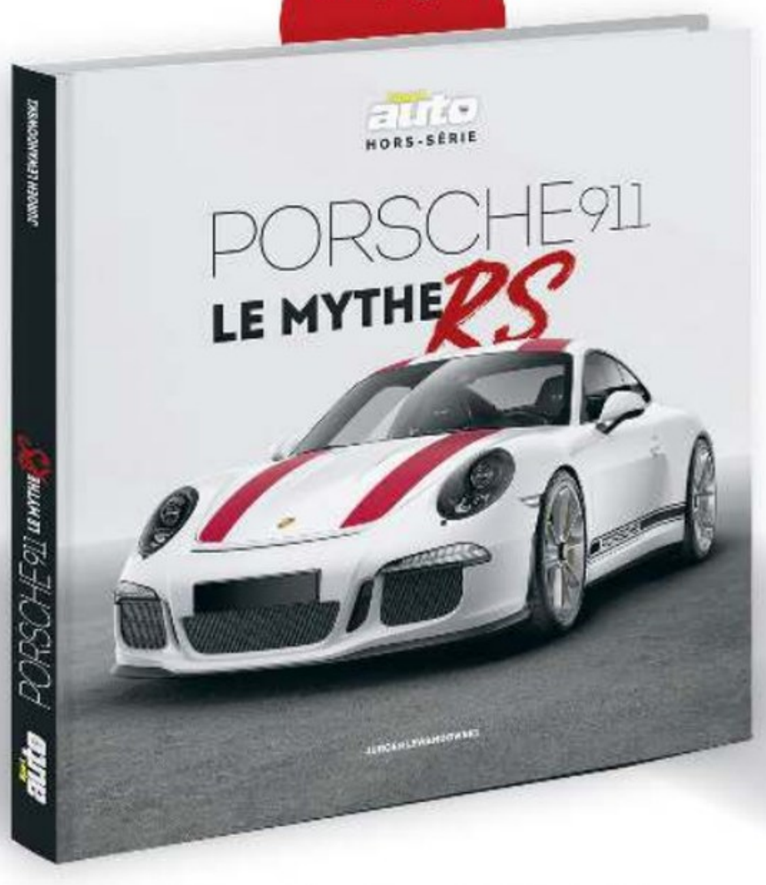
Ces « jeunes anciennes » (youngtimers) ont aujourd'hui une côté folle. Ce livre rassemble les 52 voitures les plus emblématiques de ces belles années.

140 pages



Le portrait de 25 légendes incontournables de La F1 du célèbre Fangio à Hamilton en passant par Schumacher.

160 pages



Grâce aux archives de Porsche, ce hors-série retrace les modèles mythiques qui ont rendu la 911 iconique.

176 pages



Néophyte ou passionné, 176 pages pour s'évader et contempler les plus beaux modèles de la célébrissime Mustang.

EN VENTE SUR KIOSQUEMAG.COM/BOUTIQUE

TOUT D'UNE GRANDE !

À chaque maquettiste son thème de prédilection et sa touche personnelle. Michel Ortiz-Vinay conçoit ses voitures en partant de rien et crée chaque pièce une à une, pour en faire des objets uniques, hyperréalistes. Vous allez voir, chacune de ses autos a vraiment tout d'une grande !

Par **Thomas Riaud** Photos **Florian Grout**



Michel Ortiz-Vinay est spécialisé dans ce que l'on appelle, chez les "maquetteux", le "full scratch". Pour bien poser les choses, sachez qu'ils sont à peine une dizaine dans le monde à maîtriser, à ce niveau d'excellence, les diverses techniques permettant de réaliser des maquettes de voitures en partant de zéro et en utilisant au maximum les mêmes matériaux que l'on trouve sur les vrais modèles ! En d'autres termes, ses réalisations que vous avez devant les yeux ne sont pas de "vulgaires" maquettes déjà usinées, achetées dans le commerce, à monter soi-même. Ce serait beaucoup trop simple. Il s'agit dans le cas présent d'authentiques créations, qui flirtent avec le monde de l'orfèvrerie et imposent de déployer des trésors d'ingéniosité pour parvenir à de tels résultats ! Cela tombe bien, Michel Ortiz-Vinay, qui fut horloger dans une vie antérieure, a été à l'école de la minutie, de la patience et de la précision au millième de millimètre.

Dès que l'on pénètre dans son appartement parisien, on tombe inévitablement devant l'une de ses œuvres, une Formule 1 Matra trônant sur une console dans l'entrée, volontairement restée "brute de fonderie", sans peinture, afin de percevoir chaque infime détail, jusqu'au moindre rivet. Si vous êtes un expert, amusez-vous à les compter, le nombre exact y est ! Une nécessité absolue pour notre homme qui ne supporte pas l'à-peu-près. *"Pour réussir une maquette, il ne faut négliger aucun détail. Tout ce qui existe doit figurer, jusqu'au plus petit boulon ! L'œil est un juge impitoyable qui décèle immédiatement la moindre imperfection. Si le diable se niche dans les détails, pour le maquettiste, c'est le réalisme qu'on y trouve ! C'est pour cela que je me suis focalisé sur le 1/12e."*

NOUVELLE DIMENSION

Forcément, par rapport au 1/43e qui est la référence pour les voitures miniatures, le 1/12e est une échelle assez importante pour que Michel laisse parler son incroyable talent. C'est un peu par frustration, lui qui avait débuté comme de nombreux maquettistes en 1/43e, qu'il a changé de dimension. Mais même en voyant plus grand, les contraintes ne manquent pas ! Et comme on le fait dans chaque discipline, il s'est d'abord exercé en modifiant en profondeur des maquettes existantes. *"J'ai débuté en 1996, en partant d'une Ferrari 250 GTO en métal, réalisée par le spécialiste Revell. Malgré l'échelle du 1/12e, je la trouvais pour le moins grossière, et je l'ai transformée en 250 GT, qui présente un empattement similaire."* Michel a donc sauvagement tronçonné l'avant et l'arrière, qu'il a ensuite remodelés avec du Sintofer, une résine couramment utilisée par les carrossiers. Face au résultat, saisissant, on imagine le travail de Romain qu'a dû représenter cette opération. Mais ce n'est rien comparé à la réplique des roues. *"Mon premier défi a été de reproduire fidèlement les fameuses jantes Borrani qui disposent, chacune, de 72 rayons d'une finesse incroyable, placés ➔*



La 250 GT réalisée à partir d'un kit Revell de 250 GTO au 1/12e.



Un V12 Matra, réduit au 1/8e pour plus de réalisme encore !



Un niveau de perfection atteint grâce notamment à de la documentation et des photos du vrai modèle.



De l'aluminium, comme sur le modèle original, que Michel travaille à la fraise.

MICHEL ORTIZ-VINAY, MAQUETTISTE HYPERRÉALISTE



72 rayons, valve… rien ne manque sur cette jante Borrani !



Le 12 cylindres boxer de la prochaine Porsche 917 de Michel.

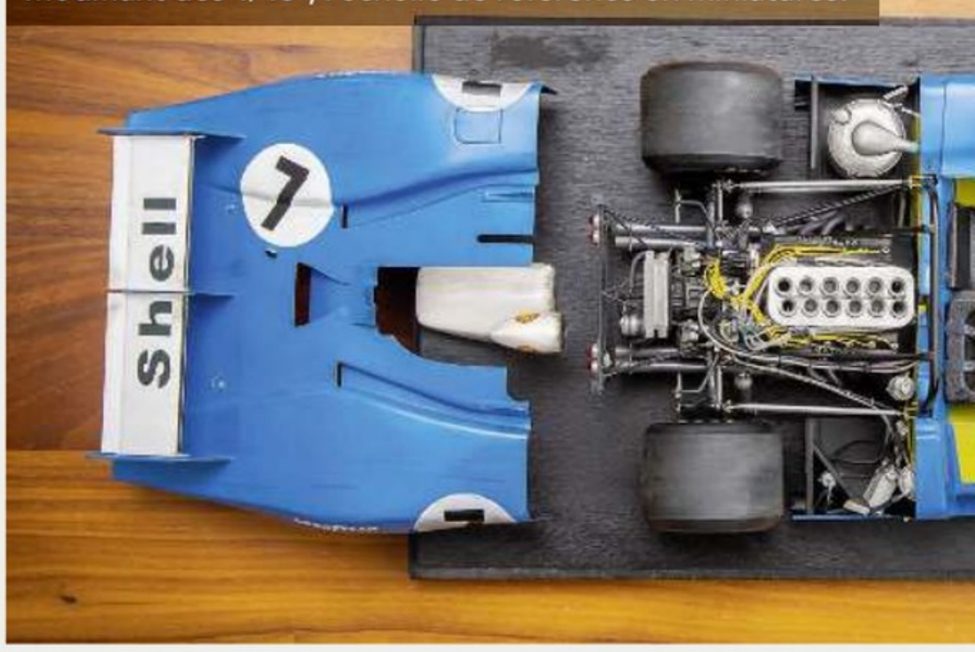


Sellerie cuir et même porte-clés fonctionnel pour ce Spider California qui soigne les détails.



Avant de s'attaquer désormais à la Porsche 917, Michel Ortiz-Vinay s'est surtout concentré sur les Matra et les Ferrari de course.

Ce spécialiste de l'hyperréalisme s'est fait la main en modifiant des 1/43e, l'échelle de référence en miniatures.



dans un ordre bien précis. Il m'a fallu plusieurs essais avant d'y parvenir, mais tout y est !" Oui, absolument tout, et ce jusqu'à la valve, sans oublier les pneus, ornés chacun des sculptures gravées sur les bandes de roulement ! Chaque roue est, à elle seule, une véritable œuvre d'art ! Après avoir passé près de deux mille heures à transformer sa 250 GTO en 250 GT, Michel a réitéré l'opération à partir de la même base, pour concevoir cette fois un Spyder California. Le résultat est là aussi à tomber, et l'œil se perd vite à observer les innombrables détails quasi imperceptibles, allant des sièges habillés de vrai cuir au petit sigle "Ferrari" apposé sur le cendrier. Sans compter la clé de contact fichée dans la planche de bord, d'où pend un… porte-clés !



"Si le diable se niche dans les détails, pour le maquettiste, c'est le réalisme qu'on y trouve !"



Thème de prédilection de Michel, les voitures de course des années 60-70 sont, à ses yeux, *"les plus belles"*.



Mais ça, c'était avant. Avant que Michel ne fabrique véritablement à 100 % ses voitures, toutes des créations uniques issues en droite ligne des modèles des années 70, conçues avec le même souci de réalisme. Pour atteindre ce niveau de perfection, Michel élabore chaque pièce dans ce que son épouse appelle *"sa grotte"*, un confortable bureau où se trouve l'essentiel de son outillage. On a un peu l'impression de pénétrer dans le cabinet d'un dentiste, avec des lunettes grossissantes pour voir l'infiniment petit, mais aussi des fraises de tailles et de densités différentes. *"Je m'en sers pour travailler tous types de matériaux, comme la résine polyuréthane pour concevoir les pneus ou même le laiton pour assembler par soudure les châssis tubulaires. Sans oublier l'aluminium, très présent sur mes maquettes puisque je vais jusqu'à façonner chaque panneau de carrosserie à partir de feuilles de 2 à 6 dixièmes d'épaisseur !"*

DEUX À TROIS ANS DE TRAVAIL

Michel passe alors un cap, celui de l'excellence du full scratch, qui nécessite plus de trois mille heures de travail et lui a valu de remporter plusieurs fois la médaille d'or au Salon de la maquette ou au Mondial du modélisme. *"Avant de commencer une voiture, il y a un vrai travail d'enquêteur pour trouver les plans du modèle original avec toutes les cotes, réduites ensuite à l'échelle souhaitée, mais aussi de nombreuses photos, en couleurs si possible, pour tout voir, jusqu'aux sponsors figurant sur la carrosserie."* Et quand les décalcomanies n'existent pas, qu'à cela ne tienne, Michel les réalise lui-même ! *"Chaque voiture demande deux à trois ans de travail, surtout dans le cas de Ferrari, qui ne communique rien. Réaliser la 312 PB de 1972 a été particulièrement compliqué. Mais ce n'est pas le cas avec les anciens de Matra, d'authentiques passionnés avec qui j'entretiens d'excellents rapports, notamment avec Jean-Paul Humbert qui dirigeait l'Epaf (Entretien du patrimoine automobile français). Il m'a permis d'approcher à loisir les vraies voitures et d'avoir accès aux plans."* Y compris à ceux du fantastique V12 Matra, le fameux MS 12-71, reproduit dans les moindres détails au 1/8e cette fois afin de pouvoir y intégrer une injection à guillotine fonctionnelle ! Mais si les Ferrari et Matra composent pour l'heure l'essentiel de la fabuleuse collection de Michel, notre homme n'est pas sectaire : il entame un nouveau projet, une mythique Porsche 917 "queue courte" de 1970, dont le 12 cylindres boxer commence à prendre forme. Une "petite" maquette qui, dans deux à trois ans, pourra, elle aussi, se vanter d'avoir "tout d'une grande" ! ■

Pour son retour en Sport-Proto, Ferrari a impressionné aux 1000 Miles de Sebring.

THOMAS FENETRE / DPPI

NOUVELLE ÈRE, JOUR 1

Ça y est ! Après plusieurs mois (années ?) d'attente, l'Endurance est enfin entrée dans une autre dimension avec l'arrivée de nouveaux concurrents dans la catégorie Hypercar. Ferrari, Cadillac, Porsche, Vanwall espèrent bien empêcher les Toyota de gagner en rond…

Par **Alain Pernot**

Voilà cinquante ans que l'usine Ferrari ne s'était pas positionnée dans la discipline reine de l'Endurance. C'est dire le caractère événementiel de ce retour ! Histoire de fêter ça dignement, Ferrari a concocté une superbe 499P, qui roulait en essais très privés depuis le mois de juillet dernier. Les 1 000 Miles de Sebring, première manche du championnat du monde d'Endurance, marquaient ses grands débuts en compétition, face à une concurrence plus relevée que jamais. La jolie italienne n'a pas raté son entrée puisqu'elle s'est offert, grâce à Antonio Fuoco, le luxe de signer la pole position, provoquant quelques rictus de contrariété chez Toyota, l'équipe multichampionne en titre. Une fort belle entrée en matière, donc, idéale pour piquer la curiosité du grand public.

Il faut dire qu'il y en a désormais pour tous les goûts en Endurance. Les amateurs de gros V8 américains ont un porte-drapeau tout trouvé avec la Cadillac LMDh. Les fans de mécaniques allemandes peuvent soutenir la nouvelle Porsche 963 engagée par l'usine officielle Penske, alors que les nostalgiques du British Racing Green peuvent suivre d'un œil curieux la renaissance de Vanwall, même si cette marque championne du monde de F1 en 1958 n'a dorénavant plus grand-chose d'anglais.

Profitant de sa pole position, la Ferrari nº 50 s'est immédiatement emparée de la tête du peloton au moment du départ. Mais la logique sportive actuelle a vite repris le dessus. L'équipe Toyota a su dérouler une course absolument parfaite en s'appuyant sur ses acquis de ces dix dernières années. Personne n'a été en mesure de suivre les deux GR010 Hybrid. La 7 et la 8 se sont d'ailleurs livrées à un match intense jusqu'à l'ultime relais de course. C'est finalement la nº 7 du trio Conway-Kobayashi-López, souvent malchanceux, qui a eu le dernier mot.

À défaut de menacer l'équipe de référence, Ferrari a démontré une fiabilité déjà admirable en ramenant ses deux voitures à l'arrivée et en





JULIEN DELFOSSE / DPPI

Pour ses débuts en LMP2, la Française Doriane Pin a brillé à Sebring.



THOMAS FENETRE / DPPI

Les Peugeot ne sont pas fiables.



FREDERIC LE FLOC H / DPPI

Déjà un joli doublé pour Toyota.

en plaçant une sur le podium (à deux tours des Toyota), l'autre ayant perdu du temps dans un accrochage, à la suite d'une mésentente.

Clairement, la 499P a du potentiel et une belle marge de progression, à l'inverse de la Toyota, qui affiche deux saisons à son compteur.

Avec une pole et un podium, les Italiens étaient aux anges ! Autre marque très remarquée et très soutenue par le public de Sebring : Cadillac. Quoiqu'esseulée, la V-LMDh s'est montrée très performante et convaincante, en plus d'être fiable. Il ne manque à l'américaine qu'un peu de vitesse de pointe. Elle s'adjuge en tout cas une belle quatrième place à quatre tours des vainqueurs. Face à la Cadillac, les Porsche 963 ont fait plutôt pâle figure. Plus fiables qu'à Daytona (où ils avaient cumulé plusieurs problèmes), les protos LMDh allemands ont donné du fil à retordre à leurs pilotes, déstabilisés par un comportement dynamique insatisfaisant. Porsche a encore beaucoup de pain sur la planche pour rééditer la glorieuse histoire de la 962 ou de la 919.

Et que dire de Peugeot ? Avant même de parler de performance ou de disserter sur la valeur de son concept aérodynamique dépourvu d'aileron, une réalité s'impose impitoyablement : l'équipe française n'est pour l'instant pas à la hauteur en matière de fiabilité, malgré trois courses d'échauffement l'an dernier. À Sebring, l'une des deux voitures rentrait au stand avant même le départ de la course ! Finalement, les deux 9X8 ont passé beaucoup de temps au stand, handicapées principalement par des problèmes de boîte de vitesses. Espérons qu'une fois ce problème résolu (les pièces de remplacement déjà conçues n'étaient pas prêtes pour Sebring), les Peugeot pourront s'exprimer sans entraves. Il sera alors temps de parler de performance…

L'équipe Alpine – redescendue dans la catégorie LMP2 – n'ayant pas brillé non plus, les supporters français ont pu reporter leur enthousiasme sur Doriane Pin. Pour sa première course en prototypes LMP2, la Française de 19 ans a rendu une copie parfaite au sein du Prema Racing. Faisant équipe avec Mirko Bortolotti (par ailleurs pilote officiel Lamborghini) et Daniil Kvyat (l'ex-pilote de F1 russe), elle s'est montrée tout à fait à la hauteur, prenant même un moment la tête de sa catégorie lors d'un triple relais impressionnant. Cet équipage termine finalement troisième des LMP2. Chapeau bas, mademoiselle ! ■

« Pour son retour après cinquante ans d'absence en Sport-Proto, Ferrari s'est offert la pole position et un podium ! »

C'était en ***juin 1980*** *dans* L'Auto-Journal…



EN MESURES

L/l/h :
4,06/1,68/1,25 m

Poids : 1077 kg

Puissance :
105 ch DIN à 6500 tr/mn

1000 m d.a. :
32,2 s

V. max. :
174,4 km/h

Consommation à 90 km/h :
6,8 l/100 km

Des chromes et des rondeurs des précédentes "TR", la TR7 fait table rase : elle ose une carrosserie anguleuse et profilée, avec des pare-chocs en plastique.

LA TRIUMPH TR7 *À L'ESSAI*

Avec MG, Lotus, Morgan et TVR, les Anglais ont brillé de nombreuses années avec leurs roadsters "fun" et abordables, avant un inexorable déclin durant les années 70. Mais en 1980, Triumph, marque également prolixe dans la catégorie, ressuscite le genre avec cette inédite TR7…

Par **André Costa** (1980) / **Thomas Riaud** (2023)

Extraits…

■ "La voiture est née décapotable. Les grosses lunettes et la peau de bique firent partie de l'uniforme des premiers automobilistes."

■ "De tout temps, les jeunes et, d'une manière générale, les sportifs ont eu un penchant pour le cabriolet, en dépit de la fragilité des capotes face aux intempéries… et aux lames de rasoir."

■ "Et puis, un jour, les éternels pisse-vinaigre sont arrivés. Ils ont condamné le cabriolet. Aujourd'hui, il est pourtant en train de renaître, comme nous le démontrons ici."

■ "Les TR de chez Triumph sont apparues à l'aube des années 50. L'Angleterre était encore un grand pays et ses cabriolets étaient autant de prophètes que le monde entier s'arrachait, qu'il pleuve ou qu'il vente."

■ "Avec la TR3, la série connut le grand triomphe international puis, peu à peu et comme le reste de l'industrie automobile britannique, ce fut la dégénérescence, voire la décrépitude."

■ "À ce jour, après avoir suivi l'exemple qui valut les funérailles sans éclat du cabriolet en général, Triumph le ressuscite avec une version nouvelle de la TR7."

■ "La carrosserie est directement dérivée de celle du coupé. Ses dimensions sont comparables, mais son poids a augmenté d'environ 130 kg par suite de renforts dont les soubassements ont été pourvus."



Adieu, placages en bois et compteurs cerclés de chrome qui faisaient tout le charme des roadsters britanniques. La TR7 embrasse la décennie des années 80 en cédant à la mode du "tout-plastoc"…

> « La fermeté relative des verrouillages est très insulaire et la disposition des pédales se prête merveilleusement bien à la conduite « talon-pointe ». »

⬆ *Ses qualités*

VOITURE AGRÉABLE À UTILISER DÉCAPOTÉE
"À partir de 90 km/h, il n'est même plus nécessaire de recapoter sous la pluie. Aucune goutte d'eau ne parvient dans l'habitacle et les remous d'air derrière le pare-brise sont d'importance modérée."

CONSOMMATION RAISONNABLE
"Au terme de plusieurs centaines de kilomètres accomplis à très vive allure et en tirant sur les intermédiaires, je n'ai pas dépassé 10,5 l aux 100 km… C'est très bien !"

BONNES PERFORMANCES
"Le conducteur se trouvant seul à bord, notre voiture d'essai a tourné à 174,4 km/h en position capotée, puis à 169,6 km/h décapotée. Surtout pour des vitesses de cet ordre, la différence des résultats entre les deux positions apparaît particulièrement faible."

⬇ *Ses défauts*

MANŒUVRES DE CAPOTE PÉNIBLES
"Sur la TR7, ladite capote se déverrouille très simplement et s'escamote assez aisément lorsqu'on sait lire l'anglais. Dans le cas contraire, les petits panneaux latéraux empêchent les compas de se replier et ils peuvent être endommagés facilement."

DIRECTION TROP DÉMULTIPLIÉE
"C'est peut-être en vue de limiter la portée des improvisations trop maladroites que la direction a été dotée d'une démultiplication aussi importante, voire abusive : 4 tours 2/3 du volant d'une butée à l'autre, c'est vraiment beaucoup !"

SUSPENSION SOUVENT FERME
"La suspension est à mi-chemin entre la raideur inconditionnelle des « british convertibles » de naguère et des balançoires actuelles."



❶ La TR7 cabriolet offre un bel espace à ses occupants, et les sièges s'avèrent bien dessinés et confortables. ❷ C'est une vraie sportive avec des performances de premier plan pour l'époque et un comportement routier très vif. ❸ La capote se repliant en amont, le coffre se montre très logeable pour un cabriolet.





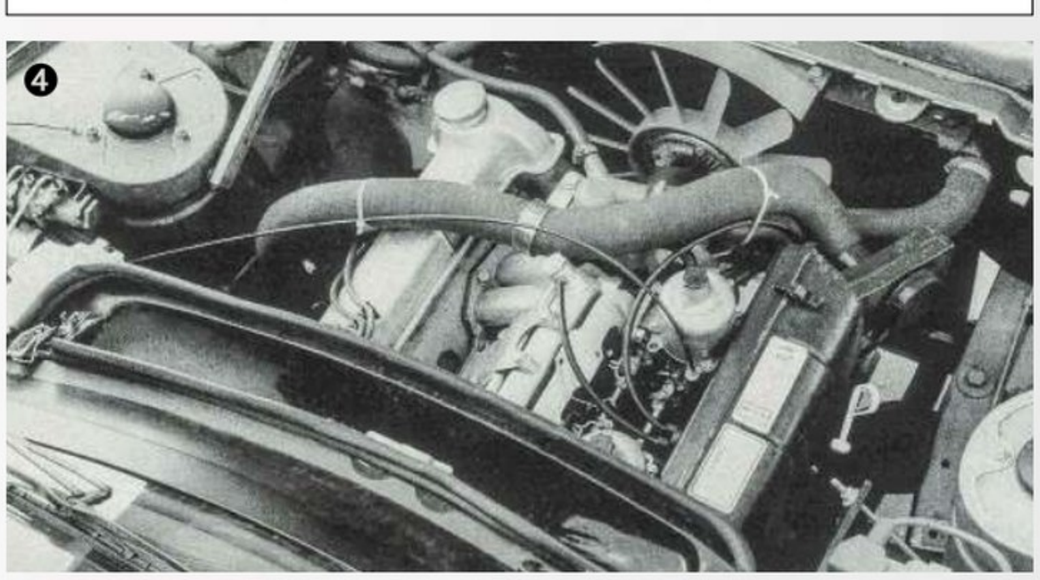
" Extrêmement stable sur sa trajectoire en ligne droite à toutes les vitesses, elle doit être rangée dans la catégorie quelquefois décriée des survireuses. "







❶ Déclinée en coupé et en cabriolet, la TR7 abandonne le style vintage de ses devancières au profit d'un design moderne pour le moins clivant. ❷ Le plastique s'invite en force sur la planche de bord… jusqu'aux aérateurs. ❸ Comme nombre de sportives de l'époque, la TR7 reçoit des phares "pop-up" escamotables. ❹ Ce 4 cylindres de 1998 cm³ développe 105 ch à 6500 tr/mn et propulse la TR7 cabriolet à près de 180 km/h.



Extraits…

■ "Le moteur de la TR7 n'a pas joui dans le passé d'une réputation immaculée. Il était chroniquement sujet à des surchauffes, et celui qui lui demandait beaucoup était certain d'enregistrer le décès prématuré de son joint de culasse, avec les suites qu'on devine."

■ "La TR7 est une véritable voiture sportive en ce sens que pour donner à son conducteur de l'agrément, elle exige de lui en retour une dose minimale d'attention et de dextérité."

■ "Maniée nerveusement ou avec maladresse, elle est capable de remuer du croupion de la manière la plus aguichante qui soit, ce qui n'en conduit pas moins au platane le plus proche si on ne sait pas s'y prendre."

■ "Lorsque c'est décapoté, on jouit alors de la vision panoramique totale habituellement réservée à mes amis motards et aussi d'une considérable impression de vitesse qui rend nos stupides limitations un peu plus supportables qu'à l'ordinaire."

■ "Je pense en réalité que la vitesse étant théoriquement dépassée – mais comment diable fait-on pour dépasser quelque chose qui va vite ? –, l'automobile doit découvrir d'autres séductions."

■ "J'estime qu'après une éclipse à peu près totale, les cabriolets vont peu à peu revenir à la mode, surtout dans les régions où les porteurs de rasoir se font la barbe et rien d'autre."

Vu d'aujourd'hui



Par **Thomas Riaud**

Le regretté André Costa avait vu juste en annonçant un retour en force des cabriolets. Cela s'est effectivement produit au cours des années 1990-2000, avec la déferlante des Fiat Barchetta, MGF, BMW Z3, Audi TT Roadster ou encore Peugeot 206 CC, une mode portée par l'apparition de la géniale Mazda MX-5. Mais l'Histoire semble être un éternel recommencement car, de nos jours, les cabriolets se font hélas bien rares excepté… la Mazda MX-5, qui fait de la résistance et en est à sa quatrième génération !

MERCEDES EQA

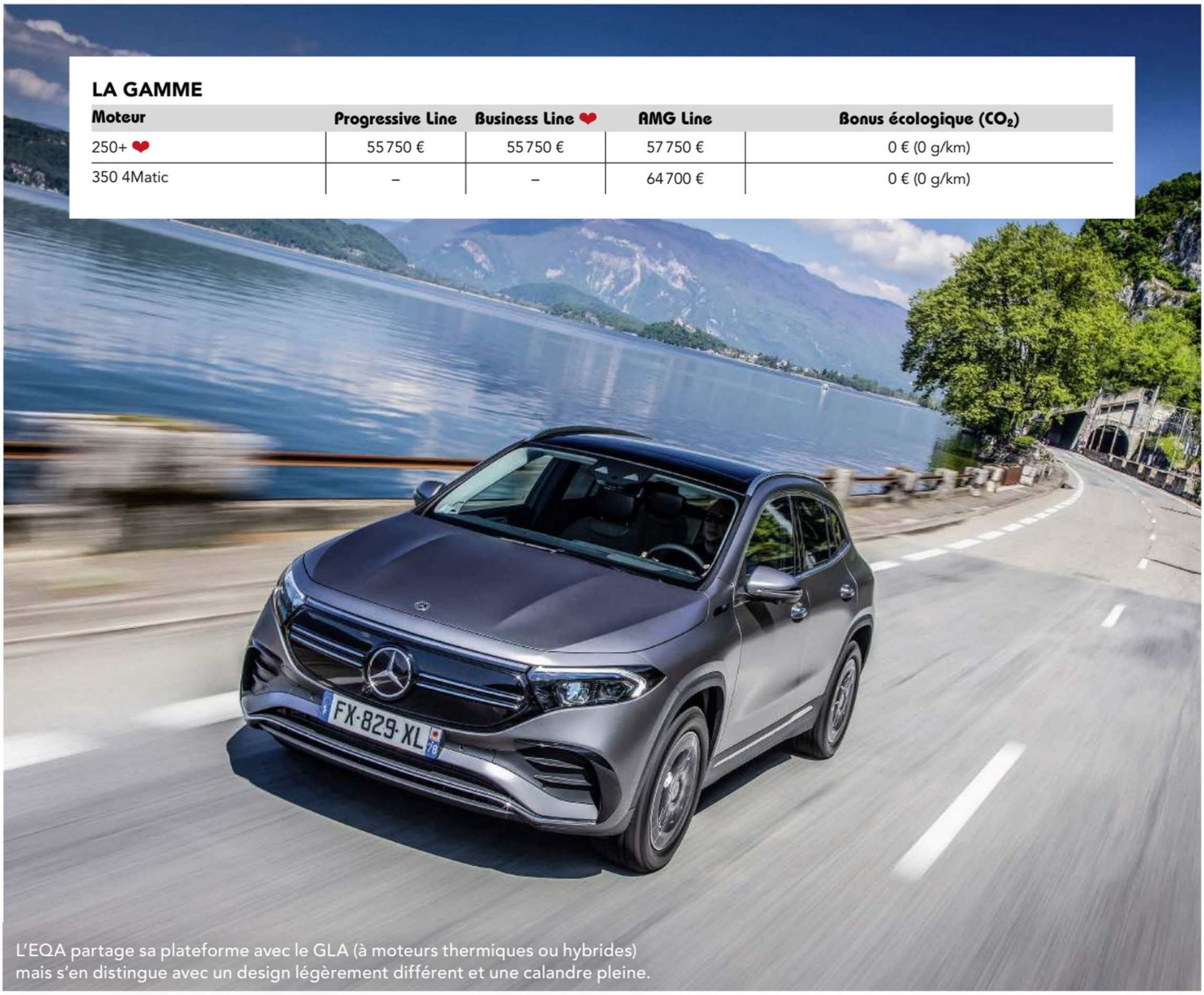
Plus petit modèle 100 % électrique de Mercedes, l'EQA est un SUV de la taille d'un Peugeot 3008 qui affronte directement les Audi Q4 et BMW iX1. Il propose deux capacités de batteries, existe en 2 ou 4 roues motrices et coûte aussi cher que ses rivaux, mais sait soigner ses occupants.

Par **Cyril Biotteau** Photos **Florian Grout**

Chez Mercedes, le moins cher des modèles électriques est l'EQA. À sa sortie en 2021, il débutait à 44 900 € en version d'accès, ce qui lui permettait alors de bénéficier d'un bonus écologique de 7 000 €. Deux ans plus tard, la règle a changé et sa gamme, qui démarre à 55 750 €, n'a plus droit à aucun bonus. Le modèle d'accès est désormais mieux équipé et a subi plusieurs améliorations, y compris la batterie : elle est passée de 66,5 à 70,5 kWh, augmentant l'autonomie. L'EQA 250 est ainsi devenu EQA 250+ pour l'occasion, mais a gardé la même motorisation. Depuis le lancement, une version plus musclée est arrivée, appelée "350" et affichant 292 ch. Curieusement, elle conserve l'ancienne batterie de 66,5 kWh. Pour les finitions, vous avez le choix entre 3 niveaux dont un appelé Business qui est également accessible aux particuliers. Les options ne sont pour une fois pas légion, mais il faut toujours y recourir pour obtenir quelques équipements depuis longtemps passés de série ailleurs. Mais les concurrents premium font pareil : pourquoi arrêteraient-ils, puisque les clients continuent d'affluer ?

LA GAMME

Moteur	Progressive Line	Business Line ❤	AMG Line	Bonus écologique (CO_2)
250+ ❤	55 750 €	55 750 €	57 750 €	0 € (0 g/km)
350 4Matic	–	–	64 700 €	0 € (0 g/km)



L'EQA partage sa plateforme avec le GLA (à moteurs thermiques ou hybrides) mais s'en distingue avec un design légèrement différent et une calandre pleine.



L'intérieur de l'EQA est quasi identique à celui des SUV GLA et GLB, ses cousins qui ne sont pas, eux, 100 % électriques. L'aspect est assez flatteur grâce à la qualité de présentation.



Le chargeur DC se limite à 100 kW alors que ses concurrents, les BMW iX1 et Audi Q4 e-tron, atteignent respectivement 130 et 135 kW.

LA TRANSMISSION

Réducteur

Comme d'habitude chez les électriques, pas de boîte de vitesses proprement dite, mais un simple réducteur à rapport fixe. Le point fort de cet EQA vient des palettes au volant qui permettent de faire varier la récupération au lever de pied selon trois niveaux plus un automatique assez pertinent. Mais pas de conduite en mode *one pedal* : vous serez obligé de mettre le pied sur le frein pour l'arrêt complet.

4Matic

La 250+ est une traction, et la 350 une 4 roues motrices, mais pas via un arbre de transmission : chaque essieu a son moteur électrique. Un grand classique désormais chez les 100 % électriques.

L/l/h/empattement : 4,47/1,84/1,62/2,73 m

Moteur/batterie	250+ ❤	350 4Matic
Puissance maxi (ch)	190	292
Couple maxi (Nm)	385	520
Batterie (kWh)	70,5	66,5
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	158	159
0 à 100 km/h (s)	9	6,2
90 à 130 en Drive (s)	7,5	4,8
Consommation		
Autonomie moyenne WLTP/mesurée (km)	490/365	411/330

LES MOTEURS

250+ ❤

Le plus petit moteur est électrique asynchrone et envoie sa puissance aux roues avant. Comme toujours avec les 100 % électriques, on apprécie l'immédiateté de la réponse à l'accélérateur mais attention, avec 385 Nm disponibles, le train avant peut parfois se laisser déborder si vous avez le pied lourd. Les performances sont tout à fait suffisantes en accélération et en relances, et seule la vitesse maximale bridée à 158 km/h pourra gêner les Allemands adeptes de l'autoroute… La version initiale s'appelait "250" et avait droit à une batterie de 66,5 kWh utiles qui permettait 310 km d'autonomie moyenne, selon nos mesures. Elle a été remplacée courant 2022 par une version 250+, forte de 70,5 kWh qui atteint 365 km d'autonomie moyenne, toujours d'après nos mesures. Celle-ci dépasse même les 400 km sur route.

350 4Matic

Cette fois, il n'y a plus un mais deux moteurs, asynchrone à l'avant et synchrone à l'arrière, ce qui fait de cette version une 4 roues motrices. Le couple total atteint 520 Nm, ce qui permet de belles relances et un gain assez net en performances par rapport à la 250+, d'autant que le poids n'augmente que d'une trentaine de kilogrammes entre les deux versions. Cependant, ne prenez pas l'EQA 350 pour un sportif : il n'aime pas trop être bousculé et sa qualité première sera plutôt le confort si vous restez avec les roues de 18 pouces d'origine. Contre toute attente, cette version n'a pas droit à la "grosse" batterie et doit se contenter des 66,5 kWh de feu la 250, ce qui la limite à 330 km d'autonomie. Petite déception également du côté des chargeurs, restreints à 100 kW sur les deux versions : c'est faible, même si Mercedes annonce 32 mn pour passer de 10 à 80 % dans les deux cas. Tenable si la courbe de charge le permet, ce que nous n'avons pas pu vérifier à cause d'un problème lors de notre tentative de charge rapide, qui s'est soldée par une panne…

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, AFIL active, banquette AR 40/20/40, Bluetooth, caméra de recul, chargeur embarqué 11 kW/100 kW (AC/DC), clim auto bizone, combiné d'instruments num., écran central tactile 10,25 pouces, frein. auto urg., GPS avec gestion du trafic, hayon élec., hotspot wifi, phares et essuie-glaces automatiques, radio numérique DAB, régulateur de vitesse, rétros extérieurs rabattables électriquement, rétro intérieur auto jour/nuit, surveillance de la pression des pneus, surveillance des angles morts.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Progressive Line	Business Line ❤	AMG Line
Accès à bord et démarrage mains-libres	1 400 € (1)	1 400 € (1)	1 400 € (1)
Affichage tête haute	1 400 € (2)	1 400 € (2)	1 400 € (2)
Android Auto et Apple CarPlay	400 €	400 €	400 €
Chargeur à induction pour smartphone	1 400 € (1)	1 400 € (1)	1 400 € (1)
Climatisation automatique 4 zones	1 400 € (1)	1 400 € (1)	1 400 € (1)
Commandes gestuelles	1 400 € (2)	1 400 € (2)	1 400 € (2)
Conduite autonome de niveau 2	1 400 €	1 400 €	1 400 €
Pédalier en acier inoxydable avec picots en caoutchouc	–	–	Série
Peinture métallisée	950 €	Série	950 €
Sellerie en similicuir avec surpiqûres rouges	–	–	Série
Sellerie tissu	Série	Série	–
Sièges AV chauffants	450 €	450 €	450 €
Sièges sport	–	–	Série
Suspension pilotée	–	–	1 200 €
Système audio premium	1 400 € (1)	1 400 € (1)	1 400 € (1)
Toit ouvrant panoramique	1 450 €	1 450 €	1 450 €
Vitres arrière surteintées	400 €	400 €	Série
Volant sport avec méplat et surpiqûres rouges	–	–	Série

(1) Options groupées dans le pack Premium, qui comprend également les sièges avant chauffants.
(2) Options groupées dans le pack Innovation.











❶ Le combiné d'instrumentation numérique de 10,25 pouces est de série sur toutes les versions d'EQA. ❷ L'écran central fait la même taille que le combiné d'instrumentation et dispose du GPS de série. ❸ Ce double toit vitré et ouvrant à l'avant est en option au prix de 1 450 €. ❹ L'habitabilité est correcte aux places arrière, mais le plancher trop haut oblige à remonter les genoux : ce n'est pas très confortable sur longue distance. ❺ Le coffre, plus petit que sur le GLA, se limite à 333 dm³ : une Renault Clio fait mieux !

LES FINITIONS

PROGRESSIVE LINE / BUSINESS LINE ❤

Les finitions Progressive et Business Line sont au même prix et proposent un équipement strictement identique sauf pour un élément : la Business Line "offre" la peinture métallisée. Aucune raison de choisir l'autre, donc, puisque Mercedes ne réserve pas la Business aux professionnels. Comme vous pouvez le voir dans le tableau ci-contre, l'équipement de ces versions "d'entrée de gamme" n'est pas dépouillé, mais vu le tarif, il aurait pu être plus fourni. L'accès mains-libres et le chargeur de smartphone à induction brillent ainsi par leur absence et nécessitent de passer par un pack coûteux pour y avoir droit. De même, la conduite autonome de niveau 2 requiert un supplément. Au moins faut-il reconnaître que dès la finition "d'entrée de gamme", toutes les options sont accessibles… ou presque : il semble impossible d'obtenir une sellerie cuir sur un EQA Progressive Line !

AMG LINE (PROGRESSIVE LINE + 2 000 €)

Sur l'EQA, cette finition n'amène que de la cosmétique par rapport à la Progressive Line, sans modification de châssis ni même de taille de roues : elles sont de 18 pouces de série sur toutes les versions, mais peuvent monter à 20 pouces en option sur AMG Line contre 19 pouces sur Progressive Line. Les différences commencent à l'extérieur avec un bouclier un peu plus agressif visuellement, une calandre ornée d'une double barre horizontale (vide sur Progressive Line) et un bouclier arrière comportant un pseudo-diffuseur. À l'intérieur, plusieurs détails évoluent, comme les sièges plus enveloppants revêtus de série d'une sellerie similicuir avec surpiqûres rouges ou le pédalier inox avec picots noirs. L'insert décoratif en face du passager avant est également rétroéclairé : le détail qui change tout !

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**



❶ L'EQA n'est pas particulièrement dynamique, mais il se distingue par son niveau de confort, notamment si vous n'augmentez pas en option la taille des roues de série (18 pouces). ❷ L'EQA se démarque facilement de sa version non électrifiée à 100 %, le GLA, avec son bandeau lumineux rouge à l'arrière qui court sur toute la largeur de la voiture.



LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK PREMIUM (1 400 €)

Ce pack contient des éléments qui devraient être de série vu le tarif élevé, à savoir l'accès à bord et le démarrage mains-libres, et la recharge sans fil pour smartphone. Il y ajoute un système audio plus haut de gamme, les sièges avant chauffants et fait passer la climatisation auto de 2 à 4 zones. La réalité augmentée fait aussi partie de la dotation du pack : dans la navigation, les indications viennent se superposer à l'image retransmise sur l'écran central pour afficher "en vrai" quelle rue emprunter. Tous les éléments du pack ne sont pas indispensables, mais impossible d'avoir l'accès mains-libres seul…

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK INNOVATION MBUX (1 400 €)

Ce pack permet d'obtenir l'affichage tête haute et quelques commandes gestuelles qui concernent la partie audio, la navigation ou le réglage des sièges. Ces dernières nous semblent cependant assez limitées et viennent en doublon d'une interface réussie sur l'écran central pour toutes les commandes correspondantes. Son intérêt reste marginal, surtout pour le prix.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

INTÉGRATION SMARTPHONE (400 €)

Encore un autre équipement qui devrait être de série, qui l'est en tout cas sur une Dacia Sandero dès le 2e niveau de finition… C'est par cette option que vous devrez passer pour avoir Android Auto et Apple CarPlay. Et pour ce prix, il s'agit des versions filaires, bien sûr…

CONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX

Mercedes EQA 250+ Business Line

55 750 € hors options, bonus 0 €

L'EQA 350 fait cher payer ses performances supérieures, qui ne font pas de lui un sportif, alors qu'il affiche une autonomie moindre. Nous préférons donc l'EQA 250+, plus "abordable" et déjà suffisant en relances, que nous prenons en finition Business qui a l'avantage "d'offrir" la peinture métallisée et de donner accès à la plupart des options du catalogue.

LES TEINTES

Non métallisées



Noir (de série)



Blanc Polaire (250 €)

Métallisées (800 €)



Blanc Digital



Noir Cosmos



Bleu Denim



Argent Iridium



Gris Montagne



Or Rose

Manufaktur



Rouge Patagonie (1 150 €)



Gris Montagne Magno (2 250 €)

LES JANTES



Jantes alliage R 31 45,7 cm (18 pouces) à 5 branches (de série sur Progressive Line et Business Line)



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



Jantes alliage 19 pouces RTF (750 € sur AMG Line)



Jantes alliage 20 pouces RVU (1 450 € sur AMG Line)

PORSCHE PANAMERA

Acquérir une Porsche peut être l'aboutissement d'un rêve. Mais ce rêve pourrait se transformer en cauchemar au moment de la révision. L'entretien annuel d'un tel modèle, pourtant très fiable, peut coûter le prix d'une citadine d'occasion. Par **Didier Laurent**

La Panamera, c'est le summum de la berline racée qui laisse augurer d'une conduite dynamique. Et elle tient ses promesses ! Incisive, agile et performante malgré son poids, elle est peu sujette au roulis et dispose d'une gamme de motorisations qui donne envie. Elle combine confort et efficacité, même si les versions hybrides rechargeables sont un peu plus paresseuses. La première génération s'était convertie au diesel, cette seconde mouture n'en proposera que jusqu'en février 2018 (et uniquement en V8), résultat du dieselgate déclenché par Volkswagen en 2015. La livrée E-Hybrid est la préférée des clients, majoritairement des entreprises qui ont voulu échapper à la taxe sur les véhicules de société et qui ont les moyens.

L'intérieur de la Panamera est tiré à quatre épingles et la sonorité moteur, quelle que soit la version, est bien filtrée (mais souvent flatteuse). L'espace à bord, l'équipement et le coffre sont de bon niveau, mais cette grande berline est une 4 places, à moins de la choisir en carrosserie "break de chasse" Gran Turismo. En occasion, on la trouve à des tarifs très élevés mais divisés par deux par rapport au neuf. Les voitures proposées en seconde main sont souvent richement optionnées, comme c'est presque toujours le cas chez Porsche.

	PORSCHE PANAMERA	Puissance (ch)	Cons. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	3.0 V6	330	7,6*	Quitte à s'offrir une Panamera, autant se tourner vers un moteur un peu plus puissant. Douce et pas trop énergivore, cette version n'est toutefois pas à éviter absolument. Mais les acheteurs en neuf l'ont peu choisie et elle est très faiblement représentée en occasion. C'est aussi la seule Panamera à 2 roues motrices (propulsion).
Essence	S	440	10,3	Le même moteur, toujours avec deux turbos, dans une variante 440 ch qui lui va plutôt bien. Elle se décline uniquement en 4 roues motrices, et remplace avantageusement l'ancienne version S, qui était mue par un V8 assez glouton. Ce n'est pas une GT au sens propre du terme, mais les performances sont là.
Essence	GTS	460/480	10,3*	Une version très intéressante et vraiment agréable à conduire. Chez Porsche, le label GTS est fort de signification. C'est aussi le passage au V8 biturbo, qui combine disponibilité mécanique et bruit caractéristique. Un très bon choix d'un point de vue de la sportivité. Coût d'entretien plutôt élevé.
Essence	Turbo	550	12,5	Le must dans le genre, avec des performances démoniaques et une vitesse de pointe située au-dessus de 300 km/h. Évidemment, la consommation et le coût d'entretien sont à l'avenant. Les roues arrière directrices apportent une stabilité reconnue à haute vitesse. Pour amateurs fortunés.
Hybride rechargeable	**E-Hybrid**	**462**	**9 (batterie vide)**	**Cette livrée utilise un nouveau moteur V6 2.9 et y ajoute un bloc électrique de 136 ch. C'est une hybride rechargeable qui peut parcourir 40 km en tout-électrique, selon nos mesures. C'est notre choix car elle combine performances et aspect environnemental. Elle peut en outre entrer dans les centres-villes réglementés par des ZFE.**
Hybride rechargeable	Turbo S E-Hybrid	680	2,9*	Cette fois, c'est le V8 turbo qui sert de base, auquel on vient ajouter là aussi une machine électrique de 136 ch. La puissance cumulée atteint le niveau d'une supercar pour la plus rapide des Panamera. C'est évidemment la plus chère, et à la fois celle qui peut consommer raisonnablement en moyenne si vous la branchez tous les jours. Bien sûr, le surcoût à l'achat ne sera jamais compensé vis-à-vis d'une version purement thermique.
Diesel	Diesel	422	6,8*	Après un peu plus d'un millésime, cette version a subi le dieselgate de 2015, qui a conduit Porsche à arrêter le diesel. Il n'empêche que l'agrément de conduite est au top, avec une grande onctuosité grâce au couple de 850 Nm, soit autant que le couple cumulé de la version Turbo S E-Hybrid. Essayez-la, vous serez séduit.

* Chiffres constructeur..

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 75 000 €*

Diesel : à partir de 75 000 €*

Hybride : à partir de 80 000 €*

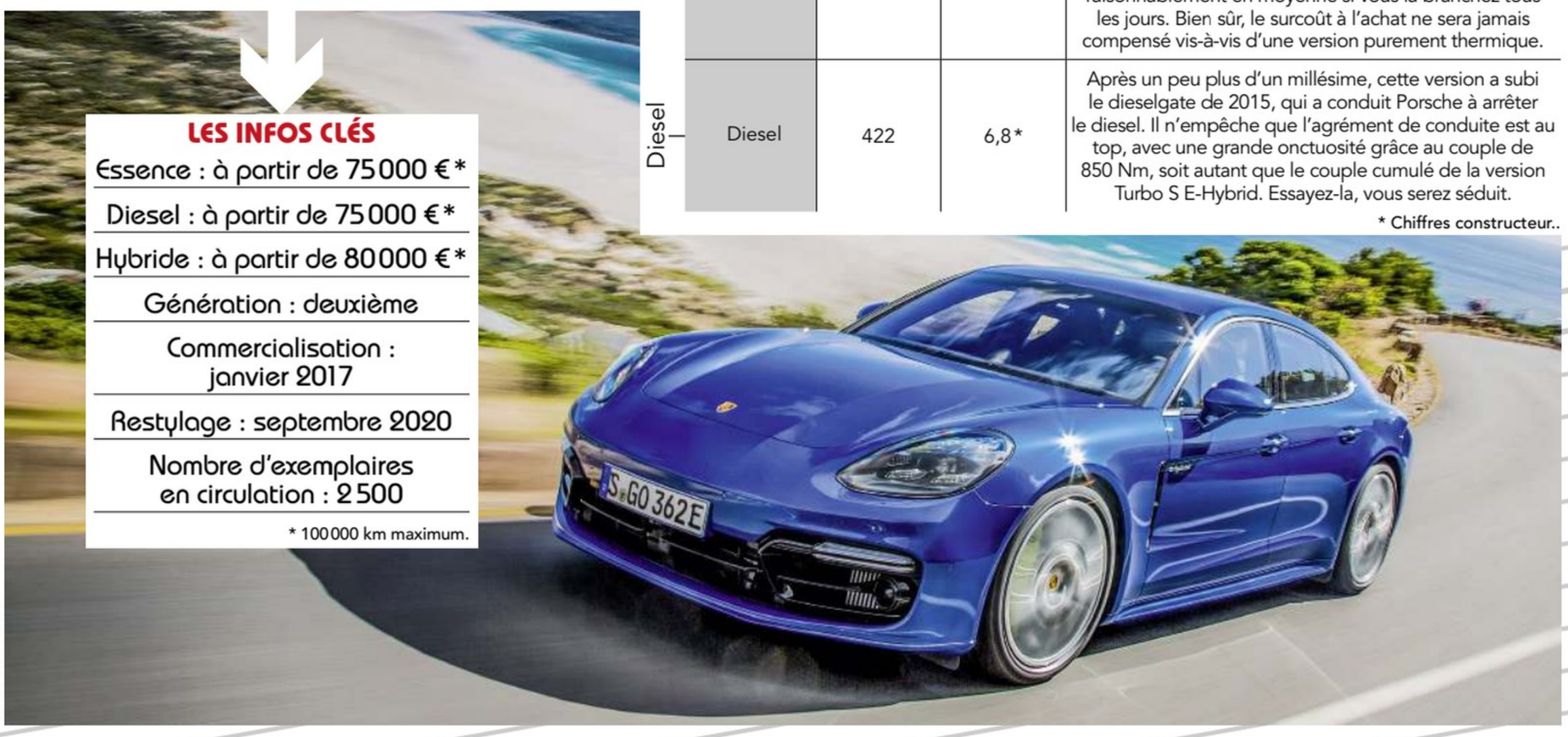
Génération : deuxième

Commercialisation : janvier 2017

Restylage : septembre 2020

Nombre d'exemplaires en circulation : 2 500

* 100 000 km maximum.



YANN LEFEBVRE

NOTRE CHOIX
Porsche Panamera E-Hybrid 4 de 2019

1er prix prospecté : **86 000 €**
50 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance maxi	462 ch à 6 800 tr/mn
Couple cumulé	700 Nm
Type	V6 biturbo 330 ch + électrique 136 ch
Cylindrée	2 894 cm^3
Transmission	aux quatre roues
Boîte/nombre de rapports	automatique/8 rapports

Châssis

Diamètre de braquage	11,9
Pneumatiques AV-AR	265/45-295/40 ZR 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	5,05/1,94/1,42/2,95 m
Poids/tractable freiné	2 338 kg/NC

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	24 s
0 à 100 km/h	4,9 s
90 à 130 km/h (en Drive)	4,8 s
Vitesse maxi	278 km/h
Freinage à 90/130 km/h	30/60 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	154/148 cm
Volume coffre 5 places	377 dm^3

LE BUDGET

Assurance(1) : 1 674 €	Carte grise(2) : 632,70 €

Consommations

Moyenne batterie vide	9 l/100 km
Ville/route/autor. batt. vide	8,7/9,3/9 l/100 km
Autonomie (élec.)/réservoir	888 km (40 km)/80 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV(3)	2 682 €	Distribution	chaîne
Amortisseurs AR(3)	2 682 €	Embrayage	BVA
Disques AV(3)	1 620 €	FAP	non
Disques AR(3)	673 €	Pneus(3)	290 €
Plaquettes AV(4)	306 €	Feu AV	4 915 €
Plaquettes AR(4)	230 €	Feu AR	606 €
Filtre à air	65 €	Bouclier AV(5)	1 175 €
Filtre à huile	30 €	Bouclier AR(5)	1 283 €

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

(1) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (2) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (3) La paire. (4) Le jeu. (5) Prix des boucliers sans la peinture.

LE BILAN FIABILITÉ

Hormis quelques petits défauts, on peut dire que la Panamera, c'est du sérieux côté fiabilité. Par ailleurs, Porsche fait un suivi très minutieux de la qualité de ses voitures, et chaque imperfection identifiée est assez vite corrigée. Il faut juste avoir conscience qu'en cas de problème, l'addition peut être très salée.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

MOTEUR V8
Au démarrage, il peut arriver que le moteur "broute" et que des voyants s'allument au tableau de bord : anomalie moteur ou anomalie transmission.
Dans ce cas, le stop/start ne fonctionne plus et des vibrations se font ressentir. Le plus souvent, c'est un souci de bobine ou de bougie d'allumage, plus rarement de la défaillance d'un injecteur. Parfois, l'électronique permet de résoudre le problème. Mais il se peut également que des pièces soient à remplacer.

MOTORISATIONS HYBRIDES
Mise en sécurité de la voiture (puissance réduite) et allumage de plusieurs voyants d'alerte au tableau de bord. Ce problème survient le plus souvent après un changement de mode entre tout-électrique et hybride. Il est dans la majorité des cas d'origine électronique, mais peut aussi venir de capteurs. Un simple diagnostic permet généralement d'identifier la cause de l'avarie.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR V8 DIESEL
Allumage intempestif du voyant d'anomalie moteur ou du voyant antipollution.
Dans les deux cas, la seule solution est de reprogrammer un nombre assez important de boîtiers, ce qui peut demander un temps d'immobilisation plutôt long (plusieurs heures). Dans certains cas, il arrive également que le moteur se mette en sécurité.

BOÎTE DE VITESSE DKG
Les rapports ne passent pas au bon régime ou génèrent des à-coups de fonctionnement.
Le plus souvent, le problème vient d'un défaut de calibration électronique ou d'une mise à jour qui n'a pas été effectuée au fil des entretiens. Une nouvelle programmation du boîtier de gestion de la boîte permet en général de retrouver la fluidité escomptée.

LES RAPPELS

MAJEURS

DIRECTION ASSISTÉE (DÉCEMBRE 2018)
Sur 74 585 Panamera (chiffre mondial), il se peut que la direction assistée s'évanouisse. Puis revienne, puis disparaisse de nouveau. Ce problème est dû à l'unité de commande de la direction assistée, qui connaît des bugs et qui inhibe temporairement la fonction. Et si cela arrive au moment de faire un créneau… le souci étant électronique, il se règle par une reprogrammation du boîtier de gestion de la direction assistée. Sont potentiellement touchées les voitures construites entre le 21 mars 2016 (modèles de présérie) et le 6 décembre 2018.

SUSPENSION (JUIN 2018)
Ce rappel a d'abord été annoncé comme touchant uniquement les voitures destinées au marché américain, mais il convient de vérifier si le modèle que vous convoitez ne serait pas également concerné à l'aide du numéro de série. Sur les modèles 2017 et 2018, les suspensions arrière peuvent ne pas répondre aux standards de la marque, et des composants de la barre antiroulis arrière pourraient dans certaines conditions se détacher.
En après-vente, les concessionnaires remplacent les pièces incriminées.

MINEURS

CEINTURE DE SÉCURITÉ (NOVEMBRE 2020)
Porsche a rappelé 11 324 Panamera pour remplacer les ceintures de sécurité avant. Des tests menés après la commercialisation du modèle ont mis au jour que lorsque les sièges électriques étaient manipulés de bout en bout, les ceintures avant pouvaient ne plus jouer leur rôle en cas d'accident. Aucun n'a pour autant été déclaré.

MOTEURS DIESEL (NOVEMBRE 2019)
Le dieselgate de Volkswagen a fait des vagues dans toutes les marques du groupe et même ailleurs. Aussi, le V8 diesel a dû être reprogrammé au niveau du boîtier de gestion moteur, car il pourrait rejeter plus d'émissions polluantes que ce que stipulent ses chiffres d'homologation. Avec à la clé, dans la plupart des cas, une augmentation de la consommation de carburant. Les modèles concernés sont tous de fin 2016 et de 2017.

BIELLETTE INFÉRIEURE (JUIN 2021)
Sur un nombre limité de voitures, la biellette inférieure du train avant peut se casser, et générer une perte de contrôle du véhicule. Ce rappel touche les Panamera mais aussi les Taycan fabriquées entre le 29 janvier 2018 et le 11 mai 2021. En après-vente, les pièces sont tout simplement remplacées.

En route vers les beaux jours

Abonnez-vous
sans engagement



L'Auto-Journal dont un Spécial Salon
+ en cadeau le foulard Vuarnet
=

5,50 €
seulement
par mois au lieu de ~~10,40 €~~*

En cadeau
Le foulard Vuarnet



VUARNET FRANCE

Signé de la marque Vuarnet, ce foulard doux et agréable à porter, ne vous quittera plus.

Dimensions : 70 x 180 cm. Matière : 100 % viscose double épaisseur.
Livré sous pochon coton 15,5 x 24 cm.

Visuels non contractuels

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

 # M042 # D1381193

1. Je choisis mon offre :

☐ **OFFRE MENSUELLE** **-47%**
résiliable sans frais à tout moment
L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an + les versions numériques offertes + mon cadeau pour **seulement 5,50 €**/mois pendant 6 mois puis 7,99 €/mois au lieu de ~~10,40 €~~*.
(1)

☐ **OFFRE 1 AN** **-39%**
L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon + les versions numériques offertes pour **seulement 75 €** au lieu de ~~124,80 €~~*.
Mon abonnement se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part(1). Je remplis le mandat ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de L'Auto-Journal. (2)

2. Je valide mon règlement :

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 ERAS 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 de ERAS. Créancier : ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

PLUS RAPIDE, JE M'ABONNE EN QUELQUES CLICS SUR :
KiosqueMag
à l'adresse : **bit.ly/aj-offres**
Muni de mon RIB ou de ma carte bancaire, je m'abonne en toute sécurité !

SCANNEZ-MOI !

3. J'indique mes coordonnées :

☐ M. ☐ Mme Date de naissance :

Nom** :

Prénom** :

Adresse** :

Code postal** : Ville** :

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.

Date et signature obligatoires

Le :

*Tarif kiosque L'Auto-Journal à 4,20 € (24 n° par an), 1 n° Spécial Salon à 7,99 € (par an) et les frais de port 16,01 €/an.
**À remplir obligatoirement.

(1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en 1 seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial.

Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné au Responsable de traitement : ERAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez notamment exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour en savoir plus, consultez notre Charte des Données Personnelles. Exercez vos droits en écrivant à ERAS - DPD, c/o service juridique, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com.

ERAS, SNC au capital de 152 500 € - RCS Nanterre B 347 863 060 - APE 221E, Siège social : 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux.

LE PRIX DU NEUF aj

AIWAYS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
U5			
204 ch Standard	NC	B 5 000	39 300
Surcoût Premium : Standard + 3 100 €			
U6			
Prime	NC	B 5 000	46 990

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TONALE			
1.5T Hybrid 130 ch Super	7	M 310	35 400
1.5 T Hybrid 160 ch Ti	8	M 450	42 400
PHEV 280 ch Q4 Speciale	NC	0	51 000
1.6T Diesel 130 ch Super	7	M 1 074	35 900
Surcoût Sprint : Super + 2 500 €			
Surcoût Ti : Sprint + 2 500 €			
Surcout Veloce : Ti + 2 500 € / Speciale + 5 000 €			
Surcoût Edizione Speciale : Sprint + 1 100 €			
GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Super	11	M 3 119	47 900
2.0 Turbo 280 ch Ti Q4	17	M 7 462	60 800
Quadrifoglio	41	M 47 350	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	M 650	56 400
Surcoût Sprint : Super + 2 000 €			
Surcoût Ti : Sprint + 2 400 €			
Surcoût Veloce : Ti + 2 100 €			
Surcoût Estrema : Veloce + 5 500 €			
STELVIO			
2.0T 200 ch Super Q4	12	M 14 881	57 100
2.0T 280 ch Ti Q4	17	M 14 273	64 400
Quadrifoglio	41	M 50 000	102 900
2.2 Diesel 160 ch Super	9	M 818	49 800
2.2 Diesel 190 ch Super Q4	10	M 2 049	54 500
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4	12	M 2 049	60 300
Surcoût Sprint : Super + 2 000 €			
Surcoût Ti : Sprint + 2 400 €			
Surcoût Veloce : Ti + 2 100 €			
Surcoût Estrema : Veloce + 6 500 €			

ALPINE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A110			
"base"	15	NC	60 500
GT	NC	NC	70 500
Légende	15	NC	72 500
R	NC	NC	105 000
Surcoût R Fernando Alonso : R + 43 000 €			

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Vantage Coupé	NC	M 50 000	148 840
Vantage F1 Coupé	NC	M 50 000	172 840
Vantage Roadster	NC	M 50 000	157 513
Vantage F1 Roadster	NC	M 50 000	181 512
DB11 V8 Coupé	NC	M 50 000	195 529
DB11 V12 Coupé	53	M 50 000	216 000
DB11 Volante V8	NC	M 50 000	211 866
DBS Coupé	NC	M 50 000	303 529
DBS Volante	NC	M 50 000	320 067
DBX	48	M 50 000	194 420
DBX 707	NC	M 50 000	204 504

AUDI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1 SPORTBACK			
25 TFSI	5	M 100	22 610
30 TFSI Advanced	6	M 50	27 050
35 TFSI S line S tronic	8	M 450	34 000
40 TFSI S line S tronic	11	M 1 386	35 790
Surcoût Advanced : "base" + 3 500 €			
Surcoût S line : Advanced + 3 000 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 1 000 €			
A1 ALLSTREET			
25 TFSI Design	5	M 190	26 510
30 TFSI Design	6	M 170	27 450
35 TFSI Design Luxe S tronic	8	M 1 074	36 500
Surcoût Design Luxe : Design + 5 100 €			
Q2			
30 TFSI Design	6	M 240	31 980
35 TFSI Design	8	M 260	34 070
SQ2	19	M 13 682	56 310
30 TDI Design	6	M 100	33 960
35 TDI Advanced S tronic	8	M 240	41 060
Surcoût Advanced : Design + 2 500 €			
Surcoût Design Luxe : Design + 4 870 €			
Surcoût S line : Design Luxe + 1 500 €			
A3 SPORTBACK			
30 TFSI	8	M 75	29 790
30 TFSI Mild Hybrid S tronic	6	0	31 940
35 TFSI Design	8	M 240	33 660
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M 190	35 810
40 TFSI Mild Hybrid S line Quattro	10	M 3 119	44 230
S3	20	M 10 980	58 660
40 TFSI e	8	0	40 230
45 TFSI e Competition	8	0	46 910
30 TDI	6	0	30 840
35 TDI Design	8	0	38 700
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 1 276	47 180
Surcoût Design : "base" + 2 820 €			
Surcoût S line : Design + 4 650 €			
Surcoût Design Luxe : S-Line + 690 €			
A3 BERLINE			
RS 3	28	M 24 472	72 010
Surcoût : Sportback + 565 € à + 1 400 €			
TT			
40 TFSI S tronic	11	M 1 629	45 230
45 TFSI S tronic	14	M 3 331	50 750
TTS	19	M 13 119	67 740
RS Iconic Edition	NC	NC	119 200
Surcoût S line : "base" + 5 400 €			
Surcoût Compétition Plus : S line + 2 650 €			
Surcoût Héritage : S line + 2 250 €			
TT ROADSTER			
RS	28	M 30 056	85 890
Surcoût : coupé + 3 000 €			
Q3			
35 TFSI	8	M 1 074	37 070
40 TFSI Design Luxe Quattro S tronic	10	M 6 375	53 150
RS	29	M 38 767	73 870
45 TFSI e	8	0	48 470
35 TDI	8	M 240	40 140
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 3 119	54 130
Surcoût Design : "base" + 2 900 €			
Surcoût Advanced : Design + 2 500 €			
Surcoût S line : Design + 3 800 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 1 400 €			
Q3 SPORTBACK			
35 TFSI	8	M 1 504	40 085
RS	29	M 39 964	75 810
45 TFSI e	8	0	51 485
35 TDI	8	M 260	43 155
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 4 543	56 545
Surcoût Design : "base" + 2 300 €			
Surcoût Advanced : Design + 2 500 €			
Surcoût S line : Design + 3 800 €			
Q4 E-TRON			
40	5	0	53 000
45 Executive Quattro	5	0	62 900
50 S line Quattro	5	0	70 700
Surcoût Executive : "base" + 6 300 €			
Surcoût S line : Executive + 3 200 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 700 €			
Q4 SPORTBACK E-TRON			
40	5	0	55 000
45 Executive Quattro	5	0	64 900
50 S line Quattro	5	0	72 700
Surcoût Executive : "base" + 6 300 €			
Surcoût S line : Executive + 3 200 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 700 €			
A4			
35 TFSI Mild Hybrid Design	8	M 310	38 980
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 450	45 030
30 TDI Mild Hybrid S line S tronic	7	0	49 565
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9	0	46 020
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	M 240	53 765
S4 TDI	23	M 11 680	78 370
Surcoût S line : Design + 5 225 €			
Surcoût S Edition : S line + 4 000 €			
Surcoût Avus : S line + 1 400 €			
A4 AVANT			
RS4	34	M 42 631	98 410
Surcoût : berline + 1 700 €			
A4 ALLROAD			
45 TFSI 265 ch Mild Hybrid Design S tronic	16	M 7 086	55 020
40 TDI 204 ch Mild Hybrid Design S tronic	11	M 1 074	53 840
50 TDI 286 ch Mild Hybrid Avus Tiptronic	17	M 12 238	69 020
Surcoût Avus : Design + 7 500 €			
A5 COUPÉ			
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M 540	48 290
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 540	52 100
RS 5	34	M 34 224	101 890
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9	M 125	50 570
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 280	53 580
S5 TDI	23	M 12 088	83 770
Surcoût S line : Design + 6 300 €			
Surcoût S Edition : S line + 3 500 €			
Surcoût Avus : S line + 1 100 €			
A5 SPORTBACK			
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M 400	48 290
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 818	52 100
RS 5	34	M 38 937	101 890
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9	M 75	50 570
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 330	53 580
S5 TDI	23	M 13 502	83 770
Surcoût S line : Design + 6 300 €			
Surcoût S Edition : S line + 3 500 €			
Surcoût Avus : S line + 1 100 €			
A5 CABRIOLET			
40 TFSI Mild Hybrid S line S tronic	11	M 3 119	63 800
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M 10 450	70 600
S5	24	M 26 499	89 170
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M 818	62 270
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	M 1 761	65 280
Surcoût Avus : S line - 620 €			
Q5			
45 TFSI Design	16	M 16 399	60 200
50 TFSI e Design	16	0	65 210
55 TFSI e S line	16	0	73 510
35 TDI Design	9	M 1 376	54 910
40 TDI Design	11	M 5 343	57 900
SQ5 TDI	22	M 38 174	83 660
Surcoût S line : Design + 4 900 €			
Surcoût Avus : S line + 4 000 €			
Q5 SPORTBACK			
45 TFSI S line	16	M 16 649	63 400
50 TFSI e Design	16	0	67 910
55 TFSI e S line	16	0	76 210
35 TDI Design	9	M 1 686	58 110
40 TDI Design	11	M 5 543	61 110
SQ5 TDI	22	M 38 174	86 360
Surcoût S line : Design + 4 400 €			
Surcoût Avus : S line + 4 500 €			
A6			
45 TFSI S line	16	M 3 552	65 520
50 TFSI e S line Quattro	16	0	73 120
55 TFSI e Compétition Quattro	12	0	77 610
35 TDI S line S tronic	9	M 450	59 430
40 TDI S line S tronic	11	M 450	63 120
45 TDI Quattro S line S tronic	14	M 5 818	70 660
50 TDI Quattro S line S tronic	17	M 8 851	74 040
S6 TDI	23	M 14 312	90 610
Surcoût Avus : S line + 500 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 11 100 €			
A6 AVANT			
RS 6	52	M 50 000	139 490
RS 6 Performance	58	M 50 000	146 450
Surcoût : berline + 2 600 €			
A6 ALLROAD			
40 TDI Avus	11	M 3 049	75 610
45 TDI Avus	14	M 9 662	80 250
50 TDI Avus	17	M 14 212	83 630
55 TDI Avus	23	M 13 338	88 770
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 300 €			
A7 SPORTBACK			
45 TFSI S line	16	M 3 331	76 530
RS 7	52	M 50 000	145 850
RS 7 Performance	58	M 50 000	152 720
40 TDI S line	11	M 450	74 380
50 TDI S line Quattro	17	M 9 401	85 730
S7 TDI	23	M 16 532	99 280
Surcoût Avus : S line + 4 000 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 10 000 €			
E-TRON GT			
Quattro	10	0	105 200
RS	10	0	145 800
Surcoût Extended : Quattro + 20 500 €			
Surcoût S Extended : RS + 15 500 €			
Q8 E-TRON			
50 S line	12	0	86 700
55 S line	12	0	96 200
Surcoût Avus : S line + 8 500 €			
Q8 E-TRON SPORTBACK			
50 S line	12	0	89 300
55 S line	12	0	98 800
Surcoût Avus : S line + 8 500 €			
A8			
S8	49	M 50 000	162 840
50 TDI	17	M 13 930	100 340
Surcoût Avus : "base" + 12 600 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 600 €			
Q7			
55 TFSI S line	22	M 44 295	88 590
SQ7	43	M 50 000	130 040
50 TDI S line	17	M 29 997	87 290
Surcoût Avus : S line + 1 270 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 13 050 €			
Q8			
55 TFSI S line	22	M 48 285	96 570
SQ8	43	M 50 000	132 220
RS Q8	53	M 50 000	168 880
50 TDI S line	17	M 35 498	95 850
Surcoût Avus Extended : S line + 16 270 €			
R8			
5.2 FSI RWD	49	M 50 000	160 250
V10 Performance Quattro	56	M 50 000	226 130
GT	56	M 50 000	245 000
R8 SPYDER			
Surcoût : coupé + 14 400 €			

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Flying Spur V8	NC	M 50 000	212 773
Flying Spur Speed	NC	M 50 000	260 975
Flying Spur Mulliner W12	59	M 50 000	301 412
Flying Spur Hybrid	NC	0	219 126
Continental GT V8	NC	M 50 000	226 992
Continental GT Speed	NC	M 50 000	282 454
Continental GT Mulliner W12	NC	M 50 000	320 168
Continental GTC V8	NC	M 50 000	249 681
Continental GTC Speed	NC	M 50 000	310 689
Continental GTC Mulliner W12	NC	M 50 000	352 185
Bentayga V8	NC	M 50 000	208 538
Bentayga S V8	NC	M 50 000	238 790
Bentayga Hybrid	NC	0	208 538

B Bonus écologique (en €), jusqu'à 7 000 € sous condition de revenus. M Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

BMW

TYPE	CV	B/M*	PRIX
SÉRIE 1			
116i	6	M 210	32 050
118i	7	M 190	33 500
120i	9	M 360	37 800
128ti	16	M 2 370	49 850
M135i xDrive M Sport	19	M 4 818	56 500
116d	6	0	34 350
118d	7	0	36 000
120d xDrive	10	M 310	44 700
Surcoût Edition Sport : "base" + 2 500 €			
Surcoût M Sport : Edition Sport + 2 300 €			
Surcoût Edition M Sport Pro : M Sport + 3 800 € à + 4 450 €			
SÉRIE 2 COUPÉ			
218i	8	M 1 074	41 450
220i	10	M 740	45 450
M240i	26	M 12 012	61 850
M2	35	M 39 964	81 100
220d	10	0	48 350
Surcoût M Sport : "base" + 4 400 €			
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER			
218i	7	M 540	36 950
220i	8	M 230	38 950
225e xDrive	7	0	48 600
230e xDrive	8	0	51 600
218d	8	M 100	39 450
Surcoût Luxury : "base" + 2 100 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 2 050 €			
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ			
218i	7	M 190	36 700
220i	9	M 330	41 000
M235i xDrive	19	M 3 552	59 800
216d	6	0	39 850
218d	8	0	39 200
220d	10	M 190	45 900
Surcoût M Sport : "base" + 4 800 €			
Surcoût Edition M Sport Pro : M Sport + 3 700 €			
X1			
sDrive18i	7	M 818	41 900
sDrive20i	8	M 260	43 900
xDrive23i	12	M 1 074	49 500
xDrive25e	7	0	53 550
xDrive30e	8	0	56 550
sDrive18d	8	M 190	44 400
xDrive23d	12	M 100	50 90
Surcoût xLine : "base" + 2 450 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €			
IX1			
xDrive30	7	0	57 150
Surcoût xLine : "base" + 2 450 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 450 €			
X2			
sDrive18i Premiere	7	M 450	36 350
sDrive20i Premiere	11	M 983	42 950
M35i Auto.	19	M 5 715	60 800
xDrive25e Premiere	7	0	50 700
sDrive16d Premiere	6	M 230	36 750
sDrive18d Premiere	8	M 190	39 500
xDrive20d Premiere Auto.	10	M 650	46 850
Surcoût Lounge : Premiere + 5 050 €			
Surcoût M Sport : Lounge + 850 € à + 2 750 €			
Surcoût M Sport X : M Sport + 0 €			
SÉRIE 3			
318i	8	M 983	45 000
320i xDrive	10	M 1 901	50 500
M340i xDrive	26	M 8 254	72 800
M3 Competition	41	M 46 373	109 950
M3 CS	46	NC	157 000
320e	9	0	54 550
330e	10	0	58 600
316d	6	M 150	46 300
318d	8	M 150	48 450
320d	10	M 150	52 300
330d xDrive	17	M 650	60 850
M340d xDrive	22	M 1 901	74 750
Surcoût M Sport : "base" + 3 850 € à + 4 350 €			
SÉRIE 3 TOURING			
Surcoût : Berline + 2 000 €			
SÉRIE 4 COUPÉ			
420i	10	M 818	53 750
M440i xDrive	25	M 5 865	72 950
M4 Competition	41	M 46 323	112 500
420d	10	0	56 300
430d xDrive	17	M 910	63 450
M440d xDrive	22	M 2 554	74 050
Surcoût M Sport : "base" + 3 000 €			
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ			
420i	10	M 1 504	53 750
M440i xDrive	26	M 11 011	72 950
420d	10	M 125	56 300
430d xDrive	17	M 1 650	63 450
Surcoût M Sport : "base" + 3 650 €			
SÉRIE 4 CABRIOLET			
420i	10	M 1 761	60 250
M440i xDrive	26	M 9 904	79 450
M4 Compétition xDrive	41	M 50 000	123 700
420d	10	M 670	62 800
430d	26	M 2 000	67 550
M440d xDrive	22	M 5 094	80 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			
I4			
eDrive35	6	0	57 550
eDrive40	7	0	63 950
M50	11	0	77 200
Surcoût M Sport : "base" + 3 650 €			
Z4			
sDrive20i	11	M 3 331	55 000
M40i	23	M 10 980	70 300
Surcoût M Sport : "base" + 2 900 €			
X3			
xDrive20i xLine	10	M 7 125	54 700
M40i	24	M 23 021	82 400
M Competition	41	M 50 000	116 900
xDrive30e xLine	10	0	64 950
sDrive18d xLine	8	M 2 022	54 900
xDrive20d xLine	10	M 2 779	59 000
xDrive30d xLine	17	M 5 652	65 800
M40d	22	M 9 524	81 400
Surcoût M Sport : xLine + 6 000 €			
iX3			
Inspiring	6	0	74 200
Surcoût Impressive : Inspiring + 8 100 €			
X4			
xDrive30i xLine	14	M 7 939	63 650
M40i	24	M 22 346	84 150
M Competition	41	M 50 000	119 2 00
xDrive20d xLine	10	M 2 536	61 850
xDrive30d xLine	17	M 5 431	68 650
M40d	22	M 9 325	83 150
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €			
SÉRIE 5			
520i Lounge	10	M 540	55 800
M5 Competition	57	M 50 000	147 300
530e Lounge	10	0	63 900
545e xDrive Lounge	17	0	76 200
518d Lounge	8	M 75	53 350
520d Lounge	10	M 75	56 800
530d xDrive Lounge	17	M 1 490	68 300
540d xDrive Lounge	22	M 2 237	73 300
Surcoût Luxury : Lounge + 5 300 €			
Surcoût M Sport : Lounge + 5 100 €			
SÉRIE 5 TOURING			
Surcoût : berline + 3 600 €			
SÉRIE 7			
750e xDrive	20	0	133 300
M760e xDrive	26	0	158 200
740d xDrive	17	M 7 669	121 150
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €			
I7			
xDrive60	10	0	151 800
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €			
SÉRIE 8 COUPÉ			
840i xDrive	22	M 20 088	114 400
M850i xDrive	44	M 50 000	137 100
M8 Competition	57	M 50 000	182 100
840d xDrive	22	M 8 765	116 600
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ			
Surcoût : coupé - 3 000 €			
SÉRIE 8 CABRIOLET			
Surcoût : coupé + 8 000 €			
X5			
M Competition	NC	NC 159 300	
xDrive50e xLine	20	0 99 900	
xDrive30d xLine	17	NC 88 500	
Surcoût M Sport : xLine + 3 450 € à + 4 150 €			
X6			
M60i xDrive	44	NC 113 600	
M Competition	NC	NC 163 300	
xDrive30d M Sport	17	NC 96 650	
XM			
653 ch	39	0 178 000	
iX			
xDrive40	7	0 84 200	
xDrive50	10	0 111 200	
M60	10	0 143 050	
X7			
M60i	44	M 50 000 139 000	
xDrive40d	22	M 31 372 107 000	
Surcoût M Sport : "base" + 4 650 €			

CHEVROLET

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Corvette Stingray Coupé 2LT	NC	M 44 310	88 620
Corvette Stingray Cabriolet 2LT	NC	M 49 430	98 860

CITROËN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AMI			
AMI	NC	B 900	6 990
Surcoût Orange/Khaki/Grey/Blue : AMI + 400 €			
Surcoût Pop : Orange/Khaki/Grey/Blue + 500 €			
Surcoût Vibe : Pop + 460 €			
C3			
1.2 PureTech 83 ch You!	4	M 50	16 590
1.2 PureTech 110 ch C-Series	6	0	21 700
1.5 BlueHDi 100 ch You!	5	0	19 390
Surcoût C-Series : You! + 3 460 €			
Surcoût Shine : C-Series + 1 400 €			
Surcoût Elle : Shine + 950 €			
C3 AIRCROSS			
1.2 PureTech 110 ch Feel	6	M 240	23 250
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M 650	26 800
1.5 BlueHDi 110 ch Feel Pack	6	M 125	25 850
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 150 €			
Surcoût C-Series : Feel Pack + 1 200 €			
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 350 €			
Surcoût Rip Curl : Shine + 1 700 €			
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 000 €			
C4			
1.2 PureTech 100 ch Live	5	M 125	24 950
1.2 PureTech 130 ch Feel	7	0	28 450
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack Auto.	7	M 170	33 000
ë-C4 136 ch Live	4	B 5 000	39 700
Surcoût Feel : Live + 2 000 €			
Surcoût Feel Pack : Feel + 750 €			
Surcoût C-Series : Feel Pack + 1 500 €			
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 850 €			
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 100 €			
C4 X			
1.2 PureTech 100 ch Feel	5	0	27 650
1.2 PureTech 130 ch Feel Pack Auto.	7	M 190	31 900
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Pack Auto.	7	M 125	33 700
ë-C4 X 136 ch Feel	4	B 5 000	41 900
Surcoût Feel Pack : Feel + 350 €			
Surcoût Shine : Feel Pack + 2 050 €			
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 100 €			
C5 AIRCROSS			
1.2 PureTech 130 ch Live	7	M 540	30 650
Hybrid 180 ch Feel	8	0	44 750
Hybrid 225 ch Feel Pack	10	0	48 950
1.5 BlueHDi 130 ch Feel Auto.	7	M 983	37 950
Surcoût Feel : Live + 2 500 €			
Surcoût Feel Pack : Feel + 1 650 € à + 2 300 €			
Surcoût C-Series : Feel Pack + 350 €			
Surcoût Shine : Feel Pack + 1 750 € à + 1 950 €			
Surcoût Shine Pack : Shine + 1 450 €			
C5 X			
1.2 PureTech 130 Feel Auto.	7	M 360	35 400
Hybride rechargeable 180 ch Feel Pack	10	0	48 700
Hybride rechargeable 225 ch Shine	10	0	53 200
Surcoût Feel Pack : Feel + 2 500 €			
Surcoût Shine : Feel Pack +2 600 €			
Surcoût Shine Pack : Shine + 2 000 €			

CUPRA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
LEON			
1.5 eTSI 150 V	8	M 330	39 040
2.0 TSI 245 ch VZ	14	M 3 552	42 450
2.0 TSI 300 ch VZ	19	M 6 039	44 450
e-Hybrid 204 ch V	8	0	43 750
e-Hybrid 245 ch VZ	8	0	45 750
Surcoût VZ Cup : VZ + 5 150 €			
LEON SPORTSTOURER			
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M 12 012	48 400
Surcoût : berline + 1 600 €			
BORN			
204 ch V	5	B 5 000	44 500
230 ch VZ	5	B 5 000	45 500
ATECA			
2.0 TSI 300 ch DSG 4Drive	19	M 22 495	44 990
FORMENTOR			
1.5 TSI 150 ch V	8	M 740	36 400
2.0 TSI 190 ch V DSG 4Drive	10	M 5 715	42 800
2.0 TSI 245 ch VZ DSG	14	M 6 375	45 900
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M 15 506	50 250
VZ5	27	M 29 995	59 990
e-Hybrid 204 ch V	8	0	45 900
e-Hybrid 245 ch VZ	8	0	50 250
2.0 TDI 150 ch V	8	M 75	40 300

DACIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
SPRING			
Essential	2	B 5 000	20 800
Surcoût Expression : Essential + 1 200 €			
SANDERO			
1.0 SCe 65 ch Essential	4	0	11 490
0.9 TCe 90 ch Expression	5	0	14 700
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	0	13 950
Surcoût Expression : Essential + 1 500 € à + 1 910 €			
SANDERO STEPWAY			
0.9 TCe 90 ch Essential	5	M 170	14 900
1.0 TCe 110 ch Expression	5	M 100	16 950
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	0	15 650
Surcoût Expression : Essential + 1 300 €			
Surcoût Expression+ : Expression + 1 700 €			
JOGGER			
1.0 TCe 110 ch Essential	6	M 150	17 900
Hybrid 140 ch Expression	5	0	24 600
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	0	16 990
Surcoût Expression : Essential + 1 610 à + 1 700 €			
Surcoût Extrême : Expression + 1 000 €			
Surcoût Extrême+ : Expression + 1 500 à + 1 700 €			
DUSTER			
1.3 TCe 130 ch Expression	7	M 650	20 650
1.3 TCe 150 ch Expression EDC	8	M 650	22 950
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	0	16 990
1.5 dCi 115 ch Expression	6	M 150	21 150
Surcoût Expression : Essential + 1 960 €			
Surcoût Journey : Expression + 1 250 €			
Surcoût Journey+ : Journey + 300 €			
Surcoût Extreme : Journey+ + 400 €			

DS AUTOMOBILES

TYPE	CV	B/M*	PRIX
DS 3			
1.2 PureTech 100 ch Bastille	NC	NC	30 100
1.2 PureTech 130 ch Bastille Auto.	5	M 310	33 100
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille Auto.	7	M 260	34 700
E-Tense Bastille	4	B 5 000	41 700
Surcoût Performance Line : Bastille + 500 €			
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 1 900 €			
Surcoût Rivoli : Performance Line+ + 700 €			
Surcoût Opéra : Rivoli + 4 000 €			
DS 4			
1.2 PureTech 130 ch Bastille	7	M 400	33 450
E-Tense 225 ch Bastille	10	0	41 500
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille	7	M 400	33 450
Surcoût Performance Line : Bastille + 2 200 €			
Surcoût Trocadero : Performance Line + 2 300 €			
Surcoût Cross Trocadero : Trocadero + 600 €			
Surcoût Performance Line+ : Cross Trocadero + 1 300 €			
Surcoût Rivoli : Performance Line+ + 1 600 €			
Surcoût Cross Rivoli : Rivoli + 600 €			
Surcoût Opéra : Cross Rivoli + 5 400 €			
Surcoût Cross Opéra : Opéra + 600 €			

B Bonus écologique (en €), jusqu'à 7 000 € sous condition de revenus. M Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

DS 7				
E-Tense 225 ch Bastill	10		0	53 900
E-Tense 300 ch Bastille	11		0	60 200
E-Tense 360 ch Performance Line+	11		0	68 700
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille	7	M	818	44 700
Surcoût Performance Line : Bastille + 1 600 €				
Surcoût Performance Line+ : Performance Line + 2 100 €				
Surcoût Rivoli : Performance Line+ + 1 100 €				
Surcoût Opéra : Rivoli + 5 000 €				
Surcoût La Prmière : Opéra + 3 600 €				
DS 9				
E-Tense 250 ch Performance Line+	11		0	64 100
E-Tense 360 ch Performance Line+ 4x4	11		0	73 950
Surcoût Rivoli+ : Performance Line+ 2 900 €				
Surcoût Opéra Première : Rivoli+ + 9 800 €				

FERRARI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Roma	56	M	50 000	202 187
Portofino M	56	M	50 000	207 424
812 GTS	86	M	50 000	336 269
812 Competizione	NC	M	50 000	491 443
296 GTB	NC	M	1 386	271 114
SF90 Stradale	83	M	3 119	423 514
SF90 Spider	NC	M	3 552	465 714

FIAT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
500				
1.0 70 ch BSG Cult	4		0	15 790
Surcoût Dolcevita : Cult + 1 500 €				
Surcoût Hey Google : Dolcevita + 1 500 €				
Surcoût Dolcevita Plus : Dolcevita + 2 000 €				
Surcoût Sport : Dolcevita Plus + 0 €				
ABARTH 595				
595	NC		NC	24 600
695	10	M	2 370	29 600
Surcoût Turismo : 595 + 1 600 €				
500C (CABRIOLET)				
Surcoût : berline + 2 800 €				
ABARTH 595C				
Surcoût : berline + 3 000 €				
500 E				
23,8 kWh	3	B	5 000	30 400
42 kWh	3	B	5 000	33 900
Surcoût La Prima : "base" + 4 600 €				
500 E 3+1				
Surcoût : berline + 2 000 €				
500 E CABRIOLET				
Surcoût : berline + 3 400 €				
PANDA				
1.0 BSG 70 ch	4		0	13 600
PANDA CITY CROSS				
1.0 70 ch BSG	4		0	15 600
500X				
Hybrid 130 ch	NC		NC	31 000
Surcoût Sport : "base" + 5 000 €				
500X DOLCEVITA				
Surcoût : SUV + 3 000 €				
TIPO				
Hybrid 130 ch	7		NC	28 000
TIPO CROSS				
Surcoût : berline + 5 000 €				
TIPO STATION WAGON				
Surcoût : berline + 1 000 €				
TIPO STATION WAGON CROSS				
Surcoût : Station Wagon + 5 000 €				

FORD

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FIESTA (5 PORTES)				
1.0 FlexiFuel 95 ch ST-Line	5		0	23 490
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line	6		0	24 590
ST	11	M	1 629	29 590
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 1 100 €				
FIESTA ACTIVE				
1.0 FlexiFuel 95 ch X	5		0	24 590
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	6		0	25 690
ECOSPORT				
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6	M	650	24 150
Surcoût Active : Titanium + 1 000 €				
PUMA				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 ch Titanium	6		0	26 500
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	8	M	360	32 650
ST	11	M	1 276	35 950
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €				
Surcoût ST-Line X Vivid Ruby Edition : ST-Line X + 3 600 €				
FOCUS				
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ch ST-Line X	6		0	33 150
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X	8		0	34 350
ST	17	M	10 980	41 700
FOCUS ACTIVE				
1.0 FlexiFuel Hybrid 125 ch X Auto.	6		0	33 150
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8		0	36 350
FOCUS SW (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 €				
FOCUS SW ACTIVE				
Surcoût : berline + 1 200 €				
KUGA				
2.5 Duratec Hybrid 190 ch Titanium i-AWD	8	M	210	43 100
2.5 Duratec Hybride Rechargeable 225 ch Titanium	13		0	43 900
2.5 Duratec 190 ch Hybride FlexiFuel Titanium	8		0	41 400
Surcoût ST-Line : Titanium + 2 000 €				
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 400 €				
Surcoût Vignale : ST-Line X + 2 600 €				
S-MAX				
2.5 Duratec 190 ch Hybrid ST Line	8	M	1 202	49 950
Surcoût Vignale : ST-Line + 6 700 €				
GALAXY				
2.5 Duratec 190 ch Hybrid Titanium Business	8	M	2 076	51 950
MUSTANG MACH-E				
Standard Range	9		0	61 650
Extended Range Premium AWD	12		0	76 800
GT	16		0	87 200
Surcoût Premium : "base" + 7 700 €				
EXPLORER				
ST-Line	32		0	89 000
Surcoût Platinum : ST-Line + 2 000 €				
MUSTANG FASTBACK				
GT Auto.	36	M	29 200	58 400
Mach 1	35	M	34 200	68 400
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : Fastback + 4 000 €				
TOURNEO CONNECT				
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	M	1 074	30 800
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	M	170	32 000
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	M	170	33 200
Surcoût Active : Titanium + 1 100 €				
Surcoût Sport : Active + 940 €				

HONDA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
E				
153 ch Advance 16"	4	B	5 000	41 270
Surcoût Advance 17" : Advance 16" + 0 €				
JAZZ				
1.5 i-MMD Elegance	5		0	24 050
Surcoût Executive : Elegance + 1 700 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 1 500 €				
Surcoût Style : Exclusive + 1 500 €				
JAZZ CROSSTAR				
1.5 i-MMD Exclusive	5		0	29 370
Surcoût Exclusive Bi-Ton : Exclusive + 950 €				
Surcoût U.R.B.A.N : Exclusive Bi-Ton + 50 €				
HR-V				
1.5 i-MMD Executive	6		0	32 910
Surcoût Advance : Executive + 2 500 €				
Surcoût Advance Style : Advance + 2 500 €				
CIVIC				
E:HEV Executive	7		0	32 400
Type R	NC		NC	55 000
Surcoût Sport : Executive + 1 300 €				
Surcoût Advance : Sport + 3 400 €				
CR-V				
2.0 i-MMD Comfort	8	M	1 629	39 070
Surcoût Elegance : Comfort + 3 900 €				
Surcoût Exclusive : Elegance + 6 620 €				

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i10				
1.0 67 ch Eco Initia	4		0	13 040
1.0 67 ch Intuitive BVR	4		0	16 100
1.2 84 ch N Line	4		0	18 150
1.0 T-GDi 100 ch N Line	5		0	18 950
Surcoût Intuitive : Initia + 2 160 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 600 €				
i20				
1.2 84 ch Initia	4		0	17 500
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Intuitive	5		0	21 000
N	11	M	2 726	28 400
Surcoût Intuitive : Initia + 1 600 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 300 €				
Surcoût N Line Michel Vaillant : Creative + 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 1 700 €				
BAYON				
1.2 84 ch Initia	4	M	125	18 250
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Initia	5		0	20 250
Surcoût Intuitive : Initia + 2 450 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 300 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 000 €				
KONA				
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Intuitive	6	M	75	24 750
Hybrid Initia	5		0	27 100
Electric 136 ch Intuitive	2	B	5 000	37 000
Electric 204 ch Intuitive	3	B	5 000	41 800
Surcoût Intuitive : Initia + 1 450 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 550 € à + 3 200 €				
Surcoût N Line Creative : Intuitive + 2 350 €				
Surcoût Executive : Creative + 2 050 € à + 2 500 €				
Surcoût N Line Executive : N Line Creative + 3 050 €				
i30				
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Creative	6		0	27 600
Surcoût N Line : Creative + 4 240 €				
i30 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
i30 FASTBACK				
1.5 T-GDi 160 ch Hybrid 48V N Line DCT	8	M	400	34 940
IONIQ 5				
229 ch Intuitive	4		0	51 300
325 ch HTrac Executive	6		0	64 000
Surcoût Creative : Intuitive + 2 800 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
TUCSON				
1.6 T-GDi 150 ch Hybrid 48V Intuitive	8	M	1 276	30 700
Hybrid 230 ch Intuitive	10		0	35 450
Plug-in 265 ch Creative HTrac	10		0	45 750
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7	M	190	37 950
Surcoût Creative : Intuitive + 4 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 0 €				
IONIQ 6				
229 ch Intuitive	4		0	52 300
325 ch Executive HTrac	6		0	65 300
Surcoût Creative : Intuitive + 4 600 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 500 €				
NEXO				
Executive	1	B	2 000	80 500
SANTA FE				
Hybrid 230 ch Intuitive	10	M	1 448	43 950
Plug-in 265 ch Creative	10		0	57 250
Surcoût Creative : Intuitive + 7 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 500 €				

JAGUAR

TYPE	CV	B/M*		PRIX
E-PACE				
P200 FlexFuel S R-Dynamic AWD	11		0	54 900
P300e S R-Dynamic	11		0	63 600
D200 MHEV S R-Dynamic AWD	11	M	5 799	58 400
Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 3 500 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 3 100 €				
XE				
P250 S R-Dynamic	15	M	9 103	51 580
D200 MHEV S R-Dynamic	11	M	150	50 430
Surcoût HSE R-Dynamic : S R-Dynamic + 8 360 €				
Surcoût Black R-Dynamic : S R-Dynamic + 6 820 €				
F-PACE				
SVR	47	M	50 000	113 160
P400e S	19		0	81 370
D200 SE R-Dynamic	11	M	5 294	72 740
D300 SE R-Dynamic	19	M	13 810	82 500
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 310 €				
Surcoût SE : S + 4 520 €				
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 310 €				
Surcoût R-Dynamic Black : SE R-Dynamic + 8 420 €				
XF				
D200 S R-Dynamic	11	M	290	57 020
Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 8 990 €				
Surcoût Black R-Dynamic : S R-Dynamic + 7 380 €				
XF SPORTBRAKE				
Surcoût : berline + 3 290 €				
F-TYPE COUPÉ				
P300 R-Dynamic	NC	M	36 447	72 400
P450 75	NC		NC	106 200
R75	NC	M	50 000	135 300
F-TYPE CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 600 €				
I-PACE				
EV400 S	10		0	79 990
Surcoût SE : S + 8 010 €				
Surcoût HSE : SE + 6 600 €				

JEEP

TYPE	CV	B/M*		PRIX
AVENGER				
Electrique 156 ch	4	B	5 000	36 500
Surcoût Longitude : Electrique 156 ch + 1 500 €				
Surcoût Altitude : Longitude + 2 000 €				
Surcoût Summit : Altitude + 2 500 €				
RENEGADE				
e-Hybrid 130 ch Longitude	7	M	210	30 950
4xe 190 ch Limited	7		0	41 700
4xe 240 ch Trailhawk	10		0	45 700
Surcoût Limited : Longitude + 2 050 €				
Surcoût S : Limited + 3 800 €				
COMPASS				
e-Hybrid 130 ch Longitude	7	M	170	37 450
4xe 190 ch Night Eagle	7		0	46 450
4xe 240 ch Limited	10		0	48 700
Surcoût Night Eagle : Longitude + 2 000 €				
Surcoût Limited : Longitude + 3 000 €				
Surcoût Upland : Limited + 2 000 €				
Surcoût Trailhawk : Limited + 2 300 €				
Surcoût S : Trailhawk + 1 000 €				
WRANGLER UNLIMITED				
4xe Sahara	16		0	79 700
Surcoût Overland : Sahara + 1 000 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 500 €				

KIA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
PICANTO				
1.0 67 ch Motion	4		0	12 790
1.2 84 ch GT Line	4		0	16 690
1.0 T-GDi 100 ch GT Line	5		0	18 290
Surcoût Active : Motion + 1 600 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 500 €				
RIO				
1.2 84 ch Motion	4	M	75	17 090
1.0 T-GDi 100 ch Active	5		0	20 190
1.0 T-GDi 120 ch mHEV GT Line	6		0	23 290
Surcoût Active : Motion + 1 800 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 800 €				
STONIC				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M	75	20 990
1.0 T-GDI 120 ch MHEV GT Line	6		0	25 690
Surcoût Active : Motion + 1 800 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 600 €				
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 1 600 €				
E-SOUL				
136 ch Motion	3	B	5 000	41 690
204 ch Active	3		0	47 390
Surcoût Active : Motion + 2 700 €				
Surcoût Lounge : Active + 1 300 €				

CEED

1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M	230	24 290
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6		0	24 790
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	M	150	27 890
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7		0	28 890

Surcoût Active : Motion + 2 100 €
Surcoût GT Line : Active + 2 000 €
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 2 400 €

CEED SW (BREAK)

Hybride Rechargeable Motion	5		0	38 390

Surcoût : 5 portes + 1 000 €

PROCEED

1.0 T-GDi 120 ch GT Line	6	M	150	30 890
1.5 T-GDi 160 ch GT Line	8	M	230	31 890
GT DCT	12	M	2 049	39 090

Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €

XCEED

1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	M	310	26 590
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	M	650	30 190
Hybride Rechargeable Motion	5		0	36 990
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7	M	190	30 590

Surcoût Active : Motion + 2 600 €
Surcoût GT-Line Premium : Active + 2 800 €
Surcoût Lounge : Active + 1 900 €

NIRO

Hybride Motion	5		0	31 790
Hybride Rechargeable Motion	5		0	38 990
EV Motion	4	B	5 000	44 490

Surcoût Active : Motion + 2 000 € à + 2 100 €
Surcoût Premium : Active + 1 600 € à + 2 600 €

SPORTAGE

1.6 T-GDi 150 ch MHEV Motion	8	M	1 276	30 490
1.6 T-GDi 230 ch Hybride Active	10		0	39 190
1.6 T-GDi 265 ch Hybride Rechargeable Active	10		0	45 290
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion DCT	7	M	230	35 090

Surcoût Active : Motion + 3 700 €
Surcoût Design : Active + 2 600 €
Surcoût GT Line Premium : Design + 3 700 €

EV6

170 ch Air Active	3		0	48 990
229 ch Air Active	4		0	52 990
325 ch Air Active	6		0	56 990
GT	11		0	73 990

Surcoût Air Design : Air Active + 3 800 €
Surcoût GT-line : Air Design + 4 000 €

SORENTO

Hybride Motion	10	M	1 143	43 990
Hybride Rechargeable Premium	10		0	64 440

Surcoût Active : Motion + 4 000 €
Surcoût Design : Active + 4 000 €
Surcoût Premium : Design + 4 000 €

STINGER

GT	25	M	32 195	64 390

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Huracán EVO RWD	59	M	50 000	191 873
Huracán EVO	59	M	50 000	221 382
Huracán STO	NC	M	50 000	299 294
Huracán EVO RWD Spyder	NC	M	50 000	211 006
Huracán EVO Spyder	59	M	50 000	243 466
Urus	59	M	50 000	226 711

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*		PRIX

RANGE ROVER EVOQUE

P200 FlexFuel S R-Dynamic AWD Auto.	11		0	62 410
P300e S R-Dynamic	11		0	56 520
D200 S R-Dynamic AWD Auto.	11	M	6 814	58 410

Surcoût Bronze Collection : S R-Dynamic + 2 840 €
Surcoût SE : S R-Dynamic + 2 630 €
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 575 €
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 7 920 €
Surcoût Autobiography R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 7 775 €

DISCOVERY SPORT

P200 Flex Fuel S R-Dynamic AWD Auto.	11		0	56 450
P300e S R-Dynamic	11		0	61 700
D200 S R-Dynamic AWD Auto.	11	M	8 912	58 320

Surcoût SE : S R-Dynamic + 1 615 €
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 670 €
Surcoût HSE R-Dynamic : SE + 7 400 €

DISCOVERY

P360 HSE R-Dynamic	24	M	50 000	93 400
D300 HSE R-Dynamic	19	M	41 700	93 400

Surcoût Metropolitan Edition R-Dynamic : HSE R-Dynamic + 5 100 €

RANGE ROVER VELAR

P400e S	19		0	82 300
D200 SE R-Dynamic	11	M	6 309	77 700
D300 SE R-Dynamic	19	M	20 050	85 900

Surcoût S R-Dynamic : S + 3 600 €
Surcoût SE R-Dynamic : S + 7 200 €
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 7 100 €
Surcoput Velar Edition R-Dynamic : SE R-Dynamic + 6 600 €

DEFENDER 90

P400 SE	28	M	40 250	80 500
P525 X-Dynamic	43	M	50 000	136 000
D200 SE	11	M	34 250	68 500
D250 SE	14	M	36 500	73 000
D300 SE	19	M	38 650	77 300

Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 200 €
Surcoût HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 400 €
Surcoût X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 21 400 €
Surcoût XS Edition : SE + 7 500 €
Surcoût P525 Carpathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 500 €

DEFENDER 110

P400 S	28	M	39 800	79 600
P525 X-Dynamic	43	M	50 000	140 000
P400e SE	19		0	88 300
D250 S	14	M	36 450	72 900
D300 S	19	M	38 150	76 300

Surcoût SE : S + 6 900 €
Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 200 €
Surcoût XS Edition : SE + 4 300 €
Surcoût 75th Edition : XS Edition + 0 €
Surcoût HSE X-Dynamic : SE + 10 500 €
Surcoût X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 18 800 €
Surcoût Carpathian X-Dynamic : X-Dynamic + 7 400 €

RANGE ROVER SPORT

P530 First Edition Dynamic	44	M	50 000	144 200
P440e S	28		0	101 500
P510e Autobiography Dynamic	28		0	140 100
D250 SE	14	M	23 390	94 200
D350 Autobiography Dynamic	23	M	24 538	123 600

Surcoût SE : S + 6 500 €
Surcoût SE Dynamic : SE + 3 300 €
Surcoût HSE Dynamic : SE + 12 100 €
Surcoût First Edition Dynamic : Autobiography Dynamic + 3 800 €

RANGE ROVER

P530 HSE	44	M	50 000	156 600
P440e SE	28		0	139 400
P510e HSE	28		0	156 300
D250 SE	14	M	27 446	127 400
D350 HSE	23	M	27 446	146 800

Surcoût HSE : SE + 8 300 €
Surcoût Autobiography : HSE + 16 900 €
Surcoût 1st Edition : Autobiography + 8 900 €
Surcoût SV : Autobiography + 31 400 €

LEXUS

TYPE	CV	B/M*		PRIX

UX

250h	8		0	41 990
300e Pack	4		0	56 900

Surcoût Pack : "base" + 2 300 €
Surcoût F Sport Design : Pack + 1 500 €
Surcoût Luxe : F Sport Design + 2 100 €
Surcoût Executive : Luxe + 10 600 €
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 2 400 €

RC

F	37	M	40 995	94 900

Surcoût Track Edition : F + 30 000 €

NX

350h Pack	10	M	1 134	57 000
450h+ Luxe 4WD	10		0	70 000

Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €
Surcoût Executive : Luxe + 8 500 € à +11 000 €
Surcoût F Sport Executive : Executive + 2 000 €

ES

300h	9		0	56 800

Surcoût F-Sport Design : "base" + 3 500 €
Surcoût Luxe : F-Sport Design + 2 500 €
Surcoût F-Sport Executive : Luxe + 4 800 €
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 4 000 €

RX

450h+ Luxe	10		0	93 400
500h F Sport Executive	18	M	15 238	99 200

Surcoût Executive : Luxe + 9 600 €

NOUVEAU RZ

450e Luxe	10		0	75 500

LS

500h	19	M	15 506	112 900

Surcoût Executive : "base" + 34 000 €
Surcoût Executive Innovation : Executive + 6 000 €

LYNK & CO

TYPE	CV	B/M*		PRIX

01

"base"	NC		0	41 500

MASERATI

TYPE	CV	B/M*		PRIX

GRECALE

GT	NC	M	21 096	77 000
Modena	NC	M	22 121	87 800
Trofeo	NC	M	50 000	117 900

GHIBLI

GT	NC		NC	92 300
Modena	32	M	50 000	126 000
Trofeo	51	M	50 000	156 300

LEVANTE

GT	NC		NC	98 000
Modena	32	M	50 000	132 700
Trofeo	51	M	50 000	178 750

QUATTROPORTE

Modena	32	M	50 000	153 550
Trofeo	51	M	50 000	191 400

MC20

630 ch	58	M	50 000	235 200

MC20 CIELO

630 ch	NC	M	50 000	266 650

MAZDA

TYPE	CV	B/M*		PRIX

2

1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Élégance	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

Surcoût Homura : Élégance + 1 800 €
Surcoût Sélection : Elégance + 2 750 €
Surcoût Exclusive Édition : Sélection + 1 450 €

2 HYBRID

Pure	5		0	23 250

Surcoût Pure Pack Plus : Pure + 1 000 €
Surcoût Agile : Pure + 2 100 €
Surcoût Agile Pack Confort : Agile + 1 100 €
Surcoût Agile Pack Confort & Safety : Agile + 2 000 €
Surcoût Select : Agile + 2 900 €
Surcoût Select Pack Panoramique : Select + 1 100 €

MAZDA3 (5 PORTES)

2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	M	75	26 500
2.0 SkyActiv-X M Hyb. 186 ch Homura	10		0	31 700

Surcoût Style : "base" + 2 700 €
Surcoût Homura : Style + 200 €
Surcoût Sportline : Style + 1 250 €
Surcoût Exclusive : Sportline + 2 300 €

MAZDA3 BERLINE

Surcoût : 5 portes + 0 €

CX-30

2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 ch	6	M	280	28 800
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 186 ch Homura	NC	M	150	34 550

Surcoût Style : "base" + 2 900 €
Surcoût Homura : Style + 550 €
Surcoût Sportline : Style + 1 550 €
Surcoût Exclusive : Sportline + 2 300 €

MX-30

e-SkyActiv EV 145 ch Prime-Line	6	B	5 000	36 750

Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 000 €
Surcoût Makoto : Exclusive-Line + 1 600 €

MX-5

1.5 SkyActiv-G 132 ch Élégance	7	M	740	30 850
2.0 SkyActiv-G 184 ch Sélection	10	M	2 049	37 350

Surcoût Dynamique : Élégance + 2 100 €
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 700 €

MX-5 RF

Surcoût : MX-5 + 2 500 €

CX-5

2.0 SkyActiv-G 165 ch Prime-Line	9	M	1 074	34 500
2.5 SkyActiv-G 194 ch Homura	11	M	3 784	47 000
2.2 SkyActiv-D 150 ch Centre-Line	8	M	1 172	39 400
2.2 SkyActiv-D 184 ch Exclusive-Line Auto.	NC	M	3 119	46 500

Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 400 €
Surcoût Avantage : Centre-Line + 2 100 €
Surcoût Newground : Avantage + 1 000 €
Surcoût Exclusive-Line : Centre-Line + 3 450 €
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 3 000 €
Surcoût Takumi : Homura + 800 €

CX-60

2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Prime-Line	NC		0	54 650
3.3 e-SkyActiv D 200 ch Prime-Line	NC	M	150	50 350
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Exclusive-Line	NC	M	330	55 500

Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 550 €
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 2 050 €
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 5 550 €

MERCEDES

TYPE	CV	B/M*		PRIX

CLASSE A

180 Progressive Line	7	M	260	37 950
200 Progressive Line	9	M	260	39 950
35 AMG 4Matic	19	M	13 682	62 950
45 AMG S 4Matic+	31	M	21 966	78 400
250 e Progressive Line	NC		0	48 400
180 d Progressive Line	6	M	240	39 250
200 d Progressive Line	8	M	170	41 250

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 450 €

CLASSE A BERLINE

Surcoût : 5 portes + 650 €

CLASSE B

180 Progressive Line	NC	M	330	39 550
200 Progressive Line	NC	M	330	41 550
250 e Progressive Line	NC		0	49 450
180 d Progressive Line	NC	M	330	40 850
200 d Progressive Line	NC	M	260	41 650

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 250 € à + 3 650 €

CLA COUPÉ

180 Progressive Line	8	M	240	36 550
200 Progressive Line Auto.	9	M	280	40 800
250 Progressive Line 4Matic Auto.	13	M	1 761	48 800
35 AMG Matic 7G-DCT	20	M	10 980	56 400
45 S AMG 4Matic+ 8G-DCT	31	M	17 490	74 550
250 e Progressive Line	8		0	48 800
180 d Progressive Line	6	M	100	37 850
200 d Progressive Line Auto.	8	M	125	42 100
220 d Progressive Line Auto.	11	M	170	46 900

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 950 €

CLA SHOOTING BRAKE

Surcoût : Coupé + 700 €

GLA

200 Progressive Line 7G-DCT	9	M	1 276	45 300
250 AMG Line 4Matic 8G-DCT	13	M	6 375	54 400
45 AMG S	31	M	35 324	79 500
250 e Progressive Line	8		0	54 100
200 d Progressive Line 8G-DCT	8	M	400	46 200
220 d AMG Line 4Matic 8G-DCT	10	M	983	54 400

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 500 €

EQA

250+ Progressive Line	NC		0	55 750
350 AMG Line 4Matic	10		0	64 70

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €

GLB

200 Progressive Line	9	M	2 370	48 750
250 AMG Line 4Matic	13	M	8 254	58 150
35 AMG 4Matic	20	M	22 781	65 200
200 d Progressive Line	8	M	818	49 650
220 d AMG Line 4Matic	10	M	1 504	58 150

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 1 500 €

EQB

250+ Progressive Line	NC		0	59 200
350 AMG Line 4Matic	10		0	68 150

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €

CLASSE C

200 Avantgarde Line	11	M	818	53 700
43 AMG 4Matic	NC	M	19 305	77 400
300 e Avantgarde Line	11		0	62 050
400 e Avantgarde Line 4Matic	15		0	70 800
200 d Avantgarde Line	9		0	52 900
220 d Avantgarde Line	11		0	57 100
300 d e Avantgarde Line	NC		0	65 700

Surcoût AMG Line : Avantgarde + 2 950 €

CLASSE C BREAK

Surcoût : berline + 1 500 €

CLASSE C ALL-TERRAIN

200	11	M	2 049	59 250
220 d	11	M	940	62 650

CLASSE C COUPÉ

200	10	M	2 544	51 600
43 AMG 4Matic	29	M	41 185	77 300
63 AMG S	42	M	50 000	113 100
220 d	10	M	210	55 100

B Bonus écologique (en €), jusqu'à 7 000 € sous condition de revenus. M Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

CLASSE C CABRIOLET
Surcoût: coupé + 7 350 €

GLC
300 e Avantgarde Line	11		0	70 400
400 e Avantgarde Line	NC		0	73 200
220 d Avantgarde Line	NC	M	2 530	60 700
300 de Avantgarde Line	NC		0	73 050

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 800 €

GLC COUPÉ
43 AMG 4Matic	25	M	37 300	74 600
63 AMG S 4Matic+	42	M	50 000	111 800
300 e AMG Line 4Matic	10		0	71 750
220 d AMG Line 4Matic	11	M	2 211	65 400
300 d AMG Line 4Matic	14	M	5 568	67 900
400 d AMG Line 4Matic	22	M	12 330	75 800
300 de AMG Line 4Matic	10		0	73 600

EQC
400 AMG Line 4Matic	8		0	82 650

CLASSE E
53 AMG 4Matic+	32	M	42 650	95 300
63 S AMG 4Matic+	55	M	50 000	144 350
300 e Avantgarde Line	12		0	73 250
220 d Avantgarde Line	11	M	400	62 600
400 d Avantgarde Line 4Matic	21	M	7 575	80 800
300 de Avantgarde Line	11		0	75 050

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 3 250 €

CLASSE E BREAK
Surcoût : berline + 2 200 €

CLASSE E ALL-TERRAIN
220 d	11	M	4 161	70 000

CLASSE E COUPÉ
300 AMG Line	15	M	3 784	71 200
53 AMG 4Matic+	32	M	29 807	96 500
220 d AMG Line	11	M	450	67 300
400 d AMG Line 4Matic	21	M	9 112	83 000

CLASSE E CABRIOLET
Surcoût : coupé + 5 900 €

EQE
350+ Electric Art	8		0	79 300
43 AMG 4Matic	NC		0	118 100
53 AMG 4Matic+	NC		0	125 350

Surcoût AMG Line : Electric Art + 3 850 €

EQE SUV
350+ Electric Art	8		0	93 150
350 Electric Art 4Matic	10		0	95 900
500 Electric Art 4Matic	10		0	100 750
43 AMG 4Matic	10		0	133 600

Surcoût AMG Line : Electric Art + 5 100 €

CLS
53 AMG 4Matic+	32	M	33 147	109 650
220 d AMG Line	11	M	1 074	82 600
400 d AMG Line 4Matic	NC	M	9 201	102 450

NOUVEAU GLE
400 e Avantgarde Line	NC		NC	97 450
300 d Avantgarde Line	NC		NC	84 200
350 d Avantgarde Line	NC		NC	93 500

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 11 900 €

NOUVEAU GLE COUPÉ
400 e AMG Line	NC		NC	106 050
450 d AMG Line	NC		NC	91 350
350 de AMG Line	NC		NC	106 650

CLASSE S
580 Maybach 4Matic	NC	M	50 000	194 700
680 Maybach 4Matic	NC	M	50 000	240 700
580 e Executive	NC		0	132 800
350d Executive	17	M	7 305	103 850
400d Executive 4Matic	21	M	10 062	111 050

Surcoût AMG Line : Executive + 7 050 € à + 7 350 €

EQS
450+ AMG Line	8		0	128 850
580 AMG Line 4Matic	10		0	159 900
AMG 53 4Matic+	15		0	162 850

EQS SUV
450 AMG Line 4Matic	NC		0	149 900
580 AMG Line 4Matic	NC		0	167 750

GLS
580 Executive	39	M	50 000	136 300
63 AMG 4Matic+	55	M	50 000	173 700
600 Maybach	NC	M	50 000	191 350
400 d Executive	22	M	38 113	110 350

Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €

AMG GT COUPÉ 4 P.
43 4Matic+	26	M	32 456	129 700
53 4Matic+	33	M	32 506	146 850
63 S E-Performance	NC	M	15 350	220 550

AMG SL
43	NC	M	22 881	145 800
63 4Matic+	NC	M	50 000	197 850

CLASSE G
500 Exclusive Line Auto.	32	M	50 000	149 650
63 AMG Auto.	51	M	50 000	186 600

Surcoût AMG Line : Executive Line + 4 050 €

CLASSE T
180 Style	7	M	1 901	29 712
160 d Style	4	M	450	30 512
180d Style	5	M	1 276	31 812

Surcoût Progressive : Style + 2 600 €

MG

TYPE	CV	B/M*		PRIX
4				
170 ch Standard	NC	B	5 000	28 990
204 ch Comfort	NC	B	5 000	32 990

Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €

5
Autonomie Standard 177 ch Comfort	NC	B	5 000	32 990
Autonomie Etendue 156 ch Comfort	NC	B	5 000	35 990

Surcoût 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	B	5 000	33 990
Autonomie Etendue Comfort	NC	B	5 000	37 990

Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €

EHS
Hybride Rechargeable 258 ch Comfort	8		0	34 990

Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €

MARVEL R
180 ch Comfort	5	B	5 000	43 990
288 ch Performance 4WD	7		0	49 990

Surcoût Luxury : Comfort + 3 000 €

MINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
HATCH 3 PORTES				
Cooper	7	M	75	24 900
Cooper S	9	M	540	29 500
John Cooper Works	13	M	2 370	35 800
Electric Essential	5	B	5 000	33 900

HATCH 5 PORTES
Surcoût : 3 portes + 900 €

CABRIO
Cooper	7	M	280	29 300
Cooper S	9	M	1 276	33 900
John Cooper Works	13	M	3 331	40 200
Cooper SE	NC		0	60 490

CLUBMAN
One	6	M	330	27 400
Cooper	7	M	330	29 400
Cooper S	11	M	1 761	33 700
John Cooper Works	20	M	6 039	46 500
One D	6		0	30 400
Cooper D	8	M	100	32 400
Cooper SD All4	NC	M	740	39 900

COUNTRYMAN
One	5	M	540	28 900
Cooper	7	M	740	30 900
Cooper S	11	M	1 629	35 600
John Cooper Works	19	M	7 086	48 400
Cooper SE e-All4	6		0	42 100
One D	6	M	170	31 900
Cooper D	8	M	75	33 900
Cooper SD All4	NC	M	650	41 800

MITSUBISHI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
SPACE STAR				
1.2 Mivec 71 ch Inform	4		0	13 890

Surcoût Invite : Inform + 700 €
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 100 €
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €

ASX
1.0 MPI-T 90 ch Invite	NC		NC	24 990
1.3 DI-T MHEV 140 ch Intense	NC		NC	31 490
1.6 MPI HEV 145 ch Intense	NC		NC	24 790
1.6 MPI PHEV 160 ch Intense	NC		NC	39 990

Surcoût Instyle : Intense + 3 000 € à + 3 200 €

ECLIPSE CROSS
Twin Motor Invite AWD	5		0	40 990

Surcoût Intense : Invite + 2 500 €
Surcoût Intense Edition : Intense + 1 500 €
Surcoût Intense Style : Intense + 1 500 €
Surcoût Intense Design : Intense + 2 000 €
Surcoût Instyle : Intense + 4 500 €

NISSAN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MICRA				
1.0 IG-T 92 ch Acenta	5		0	20 490

Surcoût Enigma : Acenta + 650 €
Surcoût Kiiro : Acenta + 650 €
Surcoût Made in France : Acenta + 1 200 €
Surcoût N-Sport : Acenta + 2 300 €
Surcoût Tekna : N-Sport + 0 €

JUKE
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6	M	240	22 190
Hybrid 143 ch N-Connecta	5		0	31 450

Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 000 €
Surcoût N-Design : Tekna + 650 €
Surcoût Première Edition : N-Design + 600 €

LEAF
150 ch Acenta	6	B	5 000	36 900
217 ch N-Connecta	6	B	5 000	43 050

Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 150 €

QASHQAI
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Visia	7	M	818	31 300
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M	650	36 900
e-Power 190 ch Acenta	8		0	38 700

Surcoût Acenta : Visia + 2 500 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 800 €
Surcoût Tekna+ : Tekna +3 000 €

ARIYA
218 ch Advance 63 kWh	3		0	50 800
242 ch Advance 87 kWh	3		0	57 900
306 ch Advance 87 kWh e-4orce	3		0	60 900

Surcoût Evolve : Advance + 3 500 €

X-TRAIL
e-Power 204 ch Acenta	8	M	240	42 700
e-4orce 213 ch Acenta	8	M	818	45 000

Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 5 100 €
Surcoût Tekna+ : Tekna + 3 000 €

TOWNSTAR COMBI
1.3 Tce 130 ch Acenta	7	M	1 761	28 380

Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 700 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 3 000 €

OPEL

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CORSA				
1.2 75 ch Edition	4		0	18 800
1.2 Turbo 100 ch Edition	5		0	21 150
1.2 Turbo 130 ch GS Auto.	7		0	26 300
1.5 Diesel 100 ch Edition	5		0	24 000
e Edition	1	B	5 000	36 050

Surcoût GS : Edition + 1 300 € à + 1 650 €

CROSSLAND
1.2 Turbo 110 ch Elegance	6	M	230	26 000
1.2 Turbo 130 ch Elégance Auto.	7	M	650	29 250
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6	M	150	28 350

Surcoût GS : Elegance + 2 400 €

MOKKA
1.2 Turbo 100 ch Elegance	5	M	75	25 600
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7	M	50	27 800
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6	M	50	29 200
e 136 ch Elegance	4	B	5 000	42 000

Surcoût GS : Elegance + 850 € à + 2 000 €
Surcoût Ultimate : GS Line + 3 450 € à + 3 550 €

ASTRA
1.2 Turbo 110 ch Edition	6	M	50	28 100
1.2 Turbo 130 ch Elegance	7	M	100	31 350
Hybrid 180 ch Edition	8		0	39 450
GSe	10		0	48 250
1.5 Diesel 130 ch Elegance Auto.	7	M	170	35 550

Surcoût Elegance : Edition + 2 450 €
Surcoût GS : Elegance + 1 250 €

ASTRA SPORTS TOURER
Surcoût : berline + 1 150 €

GRANDLAND
1.2 Turbo 130 ch	7	M	400	33 300
Hybrid 225 ch	10		0	46 700
GSe	11		0	59 700
1.5 Diesel 130 ch Auto.	7	M	740	37 350

Surcoût Design & Tech : "base" + 1 900 €
Surcoût GS : "base" + 2 700 €

INSIGNIA GRAND SPORT
1.5 Diesel 122 ch GS Line Auto.	6		0	45 200
2.0 Diesel 174 ch GS Line Auto.	9	M	190	46 400

INSIGNIA SPORTS TOURER
Surcoût : Grand Sport + 1 300 €

COMBO LIFE
e Edition	4	B	5 000	36 750

Surcoût Elegance Pack : Edition + 3 950 €

PEUGEOT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
208				
1.2 PureTech 75 ch Like	4		0	19 200
1.2 PureTech 100 ch Active Pack	5		0	22 520
1.2 PureTech 130 ch GT Auto.	7		0	30 020
1.5 BlueHDi 100 ch Active Pack	5		0	24 020
e 136 ch Like	4	B	5 000	34 800
e 156 ch GT	4	B	5 000	40 400

Surcoût Active Pack : Like + 2 120 €
Surcoût Style : Active Pack + 450 €
Surcoût Allure : Active Pack + 1 400 €
Surcoût Allure Pack : Allure + 1 000 €
Surcoût GT : Allure Pack + 1 500 €

2008
1.2 PureTech 100 ch Active Pack	5	M	50	26 570
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	M	100	28 370
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	6	M	240	33 070
e Active Pack	4	B	5 000	40 950

Surcoût Style : Active Pack + 500 €
Surcoût Allure : Active Pack + 1 300 €
Surcoût Allure Pack : Allure + 900 €
Surcoût GT : Allure Pack+ 1 600 €

308
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	M	100	29 420
PHEV 180 ch Active Pack	6		0	40 870
PHEV 225 ch GT	10		0	47 470
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	7	M	170	33 920

Surcoût Allure : Active Pack + 2 050 €
Surcoût Allure Pack : Allure + 700 €
Surcoût GT : Allure Pack + 2 150 €

308 SW
Surcoût : berline + 1 000 €

408
1.2 PureTech 130 ch Allure	7	M	650	37 350
PHEV 180 ch Allure	8		0	45 450
PHEV 225 ch Allure Pack	10		0	48 300

Surcoût Allure Pack : Allure + 1 350 €
Surcoût GT : Allure Pack + 3 100 €

3008
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	M	450	35 320
Hybrid 180 ch Active Pack	8		0	46 520
Hybrid 225 ch Active Pack	10		0	48 420
Hybrid4 300 ch Allure Pack	11		0	56 220
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	7	M	740	40 270

Surcoût Allure Pack : Active Pack + 2 850 €
Surcoût GT : Allure Pack + 2 050 €

5008
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	M	650	38 120
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	7	M	1 074	43 070

Surcoût Allure Pack : Active Pack + 3 350 €
Surcoût GT : Allure Pack + 2 350 €

508
1.2 PureTech 130 ch Allure Pack Auto.	7	M	230	43 420
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Pack Auto.	7	M	210	45 420

Surcoût GT : Allure Pack + 1 500 €
Surcoût GT Pack : GT + 3 300 € à + 4 300 €

508 SW
Surcoût : berline + 1 300 €

RIFTER
e 136 ch Active Pack	4	B	5 000	36 400

Surcoût Allure Pack : Active Pack + 3 100 €
Surcoût GT : Allure Pack + 1 350 €

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	M 22 781	59 692
T	19	M 23 616	68 629
S	24	M 38 167	72 862
GTS 4.0	30	M 43 457	86 915
GT4	32	M 50 000	103 267
GT4 RS	NC	M 50 000	144 485
718 BOXSTER			
2.0	19	M 22 781	61 731
T	19	M 23 616	70 668
S	24	M 39 964	74 902
GTS 4.0	30	M 44 477	88 955
Spyder	32	M 50 000	100 431
Edition 25 ans	28	M 44 163	98 326
911 COUPÉ			
Carrera	27	M 50 000	113 386
Carrera T	NC	NC	126 330
Carrera S	34	M 50 000	128 988
Carrera GTS	37	M 50 000	147 219
Sport Classic	47	NC	180 608
Turbo	51	M 50 000	197 488
Turbo S	61	M 50 000	230 362
GT3	41	M 50 000	178 595
Dakar	NC	NC	226 689
911 TARGA			
4	27	M 50 000	135 708
4S	34	M 50 000	161 306
GTS	37	M 50 000	169 638
911 CABRIOLET			
Carrera	27	M 50 000	127 788
Carrera S	34	M 50 000	143 368
GTS	37	M 50 000	161 618
Turbo	51	M 50 000	211 168
Turbo S	61	M 50 000	244 042
TAYCAN			
Propulsion	9	0	89 357
4S	8	0	109 414
GTS	NC	0	135 659
Turbo	10	0	156 334
Turbo S	10	0	189 934
TAYCAN SPORT TURISMO			
Surcoût : berline + 960 €			
TAYCAN CROSS TURISMO			
Surcoût : berline + 5 400 €			
PANAMERA			
2.9	21	M 43 898	97 797
4S	NC	M 50 000	122 996
GTS	37	M 50 000	145 406
Turbo S	58	M 50 000	197 154
4 E-Hybrid	21	0	117 477
4S E-Hybrid	33	0	134 996
Turbo S E-Hybrid	49	0	197 154
Surcoût Platinum Edition : 2.9 + 17 518 € / 4 E-Hybrid + 10 965 €			
PANAMERA SPORT TURISMO			
Surcoût : berline + 2 880 € à + 13 320 €			
MACAN			
2.0	16	M 33 124	66 249
T	16	NC	71 440
S	26	M 37 718	75 437
GTS	33	M 41 090	92 190
CAYENNE			
3.0	24	M 41 605	83 210
S	34	M 50 000	101 657
GTS	35	M 50 000	120 377
Turbo	47	M 50 000	151 716
E-Hybrid	21	0	98 330
Turbo S E-Hybrid	42	0	182 916
Surcoût Platinum Edition : 3.0 + 10 432 € / S + 9 238 € / E-Hybrid + 5 917 €			
CAYENNE COUPÉ			
3.0	23	M 40 145	90 290
S	33	M 50 000	107 177
GTS	35	M 50 000	124 337
Turbo	46	M 50 000	156 756
Turbo GT	59	M 50 000	204 721
E-Hybrid	20	0	102 660
Turbo S E-Hybrid	42	0	186 636

RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCe 65 ch Equilibre	4	0	16 750
E-Tech Authentic	3	B 5 000	25 250
Surcout Equilibre : Authentic + 1 300 €			
Surcoût Techno : Equilibre + 1 400 €			
Surcoût Urban Night : Equilibre + 2 300 € / Techno + 900 €			
ZOE			
R110 Equilibre	4	B 5 000	35 100
R135 Iconic	4	B 5 000	38 300
Surcoût Evolution : Equilibre + 1 200 €			
CLIO V			
1.0 SCe 65 ch Authentic	4	0	17 800
1.0 TCe 90 ch Equilibre	6	0	20 400
1.3 TCe 140 ch Techno	7	0	24 650
E-Tech Hybride 145 ch Equilibre	6	0	23 050
1.0 TCe 100 GPL Evolution	6	0	22 250
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	6	0	24 000
Surcoût Evolution : Authentic + 2 900 €			
Surcoût Techno : Evolution + 1 150 €			
Surcoût R.S. Line : Techno + 1 850 €			
Surcoput E-Tech Engineered : Techno + 2 400 €			
CAPTUR			
1.0 TCe 90 ch Equilibre	5	M 240	23 900
1.3 Mild Hybrid 140 ch Techno	7	M 210	28 500
1.3 Mild Hybrid 160 ch Techno EDC	8	M 230	31 000
E-Tech 145 ch Equilibre	5	0	28 400
E-Tech Hybride Rechargeable 160 ch Techno	5	0	37 950
Surcoût Evolution : Equilibre + 1 650 €			
Surcoût Techno : Evolution + 1 400 €			
Surcoût Techno Fast Track : Techno + 2 000 €			
Surcoût R.S. Line : Techno + 2 000 €			
Surcoût E-Tech Engineered : Techno + 2 550 €			
Surcoût Iconic : Techno + 3 400 €			
MÉGANE			
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	M 230	28 800
1.3 TCe 160 ch R.S. Line EDC	8	M 280	35 050
R.S. EDC	19	M 14 881	44 650
E-Tech hybride rechargeable 160 ch Evolution	5	0	38 750
1.5 Blue dCi 115 ch Evolution	6	0	30 800
Surcoût Techno : Evolution + 1 950 €			
Surcoût E-Tech Engineered : Techno + 3 200 €			
Surcoût R.S. Trophy : R.S. + 5 000 €			
MÉGANE ESTATE			
Surcoût : berline + 1 000 €			
MÉGANE E-TECH			
EV40 130 ch Standard Charge Equilibe	4	B 5 000	37 000
EV40 130 ch Boost Charge Equilibre	4	B 5 000	39 000
EV60 130 ch Super Charge Evolution	4	B 5 000	43 000
EV60 130 ch Optimum Charge Evolution	4	B 5 000	45 000
EV60 220 ch Super Charge Equilibre	4	B 5 000	42 000
EV60 220 ch Optimum Charge Equilibre	4	B 5 000	44 000
Surcoût Techno : Equilibre + 2 500 €			
Surcoût Iconic : Techno + 2 000 €			
GRAND SCÉNIC			
1.3 TCe 140 ch Evolution	7	M 650	36 600
1.3 TCe 160 ch Executive EDC	8	M 1 172	44 800
Surcoût Techno : Evolution + 1 400 €			
AUSTRAL			
1.3 Mild Hybrid Advanced 130 ch Equilibre	7	0	34 000
1.3 Mild Hybrid 160 ch Techno Auto.	8	M 650	38 000
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno Auto.	7	0	41 500
Surcoût Techno : Equilibre + 2 500 €			
Surcoût Techno Esprit Alpine : Techno + 1 400 €			
Surcoût Iconic : Techno + 2 400 €			
Surcoût Iconic Esprit Alpine : Iconic + 1 400 €			
ARKANA			
1.3 Mild Hybrid 140 ch Equilibre EDC	7	M 210	31 800
1.3 Mild Hybrid 160 ch Techno EDC	8	M 240	35 250
E-Tech 145 ch Equilibre	5	0	33 300
Surcoût Evolution : Equilibre + 700 €			
Surcoût Techno : Evolution + 1 550 €			
Surcoût R.S. Line : Techno + 2 750 €			
Surcoût E-Tech Engineered : Techno + 3 250 €			
Surcoût R.S. Line Fast Track : Techno + 3 580 €			
KOLEOS			
1.3 TCe 160 ch Evolution EDC	8	M 1 901	45 100
Surcoût Initiale Paris : Evolution + 3 900 €			

KANGOO				
1.0 TCe 100 ch Equilibre	5	M	1 901	25 900
1.3 TCe 130 ch Techno	7	M	1 901	28 900
1.5 Blue dCi 95 ch Equilibre	5	M	400	27 300
1.5 Blue dCi 115 ch Techno	6	M	1 386	29 800
E-Tech EV45 11kW Equilibre	5	B	5 000	37 500
Surcoût Techno : Equilibre + 1 500 € à + 3 300 €				

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	M 50 000	306 600
Ghost Black Badge	NC	M 50 000	362 400
Wraith	NC	M 50 000	321 000
Wraith Black Badge	NC	M 50 000	373 800
Dawn	NC	M 50 000	357 600
Dawn Black Badge	NC	M 50 000	410 400
Phantom	NC	M 50 000	463 200
Cullinan	NC	M 50 000	336 600
Cullinan Black Badge	NC	M 50 000	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	21 575
1.0 TSI 110 ch Xcellence	6	0	23 680
1.5 TSI ACT 150 ch FR DSG	8	M 210	28 780
Surcoût Copa : Référence + 4 035 €			
Surcoût Urban : Référence + 4 085 €			
Surcoût Xcellence : Urban + 1 605 €			
Surcoût FR : Xcellence + 2 200 €			
Surcoût FR Xclusive : FR + 2 315 €			
ARONA			
1.0 TSI 95 ch Référence	5	M 50	18 770
1.0 TSI 110 ch Xperience	6	0	27 580
1.5 TSI ACT 150 ch Xperience DSG	8	M 190	30 480
Surcoût Copa : Référence + 5 250 €			
Surcoût Urban : Référence + 5 800 €			
Surcoût Xperience : Urban + 2 510 €			
Surcoût FR : Xperience + 1 100 €			
Surcoût FR Xclusive : FR + 1 650 €			
LEON			
1.0 TSI 110 ch Référence	6	M 125	23 330
1.0 eTSI 110 ch Urban DSG	6	M 170	29 580
1.5 eTSI 150 ch Xcellence DSG	8	M 230	33 890
eHybrid 204 ch Xcellence	8	0	39 130
2.0 TDI 115 ch Référence	6	0	27 230
2.0 TDI 150 ch Xcellence DSG	8	0	36 920
1.5 TGI 130 ch Xcellence DSG	7	0	34 730
Surcoût Urban : Référence + 4 000 €			
Surcoût FR : Xcellence + 2 680 €			
LEON SPORTSTOURER			
Surcoût : 5 portes + 1 100 €			
ATECA			
1.0 TSI 110 ch Style	6	M 400	29 990
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	M 898	33 880
2.0 TDI 115 ch Style	6	M 170	34 480
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	M 190	37 880
Surcoût Urban Advanced : Style + 1 290 €			
Surcoût Xperience : Style + 5 800 €			
Surcoût FR : Xperience + 2 300 €			
TARRACO			
e-Hybrid 245 ch Xperience	8	0	50 030
2.0 TDI 150 ch Urban	8	M 740	43 880
2.0 TDI 200 ch FR DSG 4Drive	11	M 6 039	54 780
Surcoût Xperience : Urban + 3 800 €			
Surcoût FR : Xperience + 1 800 €			

SERES

TYPE	CV	B/M*	PRIX
3			
Confort	4	B 5 000	33 990
Surcoût Luxe : Confort + 3 000 €			

SKODA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FABIA			
1.0 MPI 65 ch Active	4	0	17 370
1.0 MPI 80 ch Active	4	0	17 870
1.0 TSI 95 ch Ambition	5	0	20 860
1.0 TSI 110 ch Ambition DSG	6	M 125	22 510
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	M 75	26 220
Surcoût Ambition : Active + 1 720 €			
Surcoût Style : Ambition + 2 180 €			
Surcoût Monte Carlo : Style + 1 000 €			

KAMIQ				
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	22 615
1.0 TSI Evo 110 ch Ambition	6		0	25 765
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition DSG	NC	M	190	28 965
Surcoût Ambition : Active + 2 400 €				
Surcoût Style : Ambition + 3 230 €				
Surcoût Monte-Carlo : Style + 1 495 €				
SCALA				
1.0 TSI 95 ch Active	5		0	22 670
1.0 TSI 110 ch Ambition	6		0	25 830
1.5 TSI 150 ch Ambition	7	M	50	27 440
Surcoût Ambition : Active + 2 370 €				
Surcoût Style : Ambition + 3 240 €				
Surcoût Monte-Carlo : Style + 3 370 €				
KAROQ				
1.0 TSI 110 ch Ambition	5	M	240	30 980
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8	M	400	34 270
2.0 TDI 116 ch Ambition	6	M	75	35 680
2.0 TDI 150 ch Sportline DSG 4x4	8	M	1 504	46 950
Surcoût Sportline : Ambition + 6 830 €				
Surcoût Style : Sportline + 725 €				
ENYAQ IV				
60	5	B	5 000	46 150
80	5		0	53 190
80x	5		0	55 460
RS	5		0	62 500
Surcoût Sportline : "base" + 7 520 € à + 7 880 €				
ENYAQ COUPÉ IV				
60	5		0	48 870
80	5		0	54 010
80X	5		0	56 280
RS	5		0	62 860
Surcoût Sportline : "base" + 7 600 €				
OCTAVIA				
1.0 TSI 110 ch Ambition	6		0	29 650
1.0 TSI mHEV 110 ch Ambition DSG	6		0	32 140
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	31 770
1.5 TSI mHEV 150 ch Sportline DSG	NC		NC	39 550
2.0 TSI 245 ch RS DSG	NC	M	1 901	46 470
2.0 TDI 116 ch Ambition	6		0	32 900
2.0 TDI 150 ch Ambition DSG	NC		0	36 170
Surcoût Sportline : Ambition + 5 440 €				
Surcoût Style : Ambition + 3 940 €				
OCTAVIA COMBI				
Surcoût : berline + 1 150 €				
KODIAQ				
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8	M	1 386	37 900
RS	14	M	18 188	55 510
2.0 TDI 150 ch Ambition DSG	8	M	450	44 640
2.0 TDI 200 ch Style DSG 4x4	11	M	4 279	52 410
Surcoût Style : Ambition + 4 190 €				
Surcoût Sportline : Style + 1 610 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 140 €				
SUPERB				
1.5 TSI ACT 150 ch Style DSG	8	M	540	43 410
iV Style	8		0	50 060
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	M	150	47 180
2.0 TDI 200 ch Sportline DSG	11	M	650	53 210
Surcoût Sportline : Style + 4 020 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 2 890 €				
SUPERB COMBI				
Surcoût : berline + 1 100 €				

SMART

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FORTWO			
EQ Passion	1	B 5 000	27 250
Surcoût Prime : Passion + 2 000 €			
FORTWO CABRIO			
Surcoût : Coupé + 3 300 €			
FORFOUR			
EQ Passion	1	B 5 000	28 100
Surcoût Prime : Passion + 2 350 €			
#1			
Pro+	NC	B 5 000	39 990
Surcoût Premium : Pro+ + 3 500 €			
Surcoût Launch Edition : Premium + 1 400 €			
Surcoût Brabus : Premium + 4 000 €			

B Bonus écologique (en €), jusqu'à 7 000 € sous condition de revenus. M Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
1.2	7	M 1 901	15 990
1.5 Sport	9	M 3 331	25 490
Diesel I Lov It	7	M 1 504	21 990
Surcoût I Lov It : "base" + 2 000 €			
Surcoût Pop : I Lov It + 2 000 €			
Surcoût Limited : Pop + 3 000 €			
KORANDO			
Essence	9	M 7 462	22 990
Diesel	7	M 2 049	25 990
Surcoût Tech : "base" + 2 000 €			
Surcoût Limited : Tech + 2 000 €			

SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX
IMPREZA			
e-Boxer Confort	8	M 7 086	34 990
Surcoût Premium : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €			
XV			
e-Boxer Confort	10	M 9 550	36 990
Surcoût Premium : Confort + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €			
FORESTER			
e-Boxer Confort	10	M 12 012	39 990
Surcoût Premium : Confort + 5 000 €			
Surcoût 25th X-Break : Premium + 1 000 €			
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €			
OUTBACK			
2.5i 169 ch Onyx Field	9	M 16 810	49 990
Surcoût Touring Exclusive : Onyx Field + 5 000 €			

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
IGNIS			
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4	0	15 590
Surcoût Privilège : Avantage + 1 620 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 150 €			
SWIFT			
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4	0	16 490
Sport	7	M 100	23 250
Surcoût Privilège : Avantage + 1 700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 760 €			
VITARA			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	0	24 490
1.5 Dualjet Hybrid Privilège Auto.	5	0	28 690
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €			
Surcoût Style : Privilège + 1 950 €			
SWACE			
1.8 Hybrid Privilège	5	0	32 750
Surcoût Pack : Privilège + 1 500 €			
S-CROSS			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	0	27 890
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	0	31 890
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €			
Surcoût Style : Privilège + 2 400 €			
ACROSS			
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10	0	57 990

TESLA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL 3			
"base"	7	0	44 990
Grande Autonomie	11	0	52 990
Performance	12	0	59 990
MODEL Y			
"base"	NC	0	49 990
Grande Autonomie	11	0	64 990
Performance	12	0	69 990
MODEL S			
"base"	9	0	113 990
Plaid	15	0	138 990
MODEL X			
"base"	9	0	121 990
Plaid	15	0	141 990

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO X			
1.0 VVT-i 72 ch Dynamic	4	0	18 190
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Collection : Design + 1 700 €			
YARIS			
1.0 VVT-i 70 ch Dynamic	4	M 150	20 200
1.5 VVT-i 120 ch Dynamic	5	0	21 400
GR Pack Premium	15	M 12 552	37 400
116h Dynamic	5	0	23 950
Surcoût Design : Dynamic + 1 500 €			
Surcoût Iconic : Design + 3 000 €			
Surcoût Collection : Iconic + 0 €			
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €			
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €			
YARIS CROSS			
116h Dynamic	6	0	26 900
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût Collection : Design + 3 000 €			
Surcoût Trail : Collection + 0 €			
C-HR			
1.8 Hybride Dynamic Ultimate	4	0	32 750
2.0 Hybride Design Ultimate	8	0	37 200
Surcoût Design Ultimate : Dynamic Ultimate + 2 450 €			
Surcoût GR Sport : Design + 4 500 €			
COROLLA			
1.8 Hybride 140 ch Active	6	0	31 400
2.0 Hybride 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	0	42 750
GR86			
2.4	15	M 21 966	33 900
RAV4			
Hybride Dynamic	9	M 125	44 500
Hybride Rechargeable Design AWD	9	0	52 950
Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €			
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €			
MIRAI			
Lounge	4	B 2 000	72 250
Surcoût Executive : Lounge + 7 000 €			
CAMRY			
Hybride 218 ch Dynamic Pack Confort	9	0	45 000
Surcoût Design : Dynamic Pack Confort + 3 600 €			
Surcoût Lounge : Design + 3 100 €			
HIGHLANDER			
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M 5 976	69 600
LAND CRUISER (3 PORTES)			
204 D-4D LeCap	11	M 23 120	46 240
Surcoût Life : LeCap + 5 110 €			
Surcoût Légende : Life + 5 200 €			
Surcoût Lounge : Légende + 5 900 €			
LAND CRUISER (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 2 010 €			
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 8 160 €			
GR SUPRA			
2.0	15	M 4 818	56 400
3.0	23	M 12 012	68 400
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €			
PROACE CITY VERSO			
Electric 50 kWh Dynamic	7	B 5 000	38 920
Surcoût Executive : Dynamic + 4 490 €			
Surcoût Design : Executive + 1 330 €			

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
E-UP! (5 PORTES)			
"base"	4	B 5 000	27 040
Surcoût Life Plus : "base" + 1 330 €			
Surcoût Style : Life Plus + 1 470 €			
POLO			
1.0 MPI 80	4	M 50	20 640
1.0 TSI 95 ch	5	0	21 560
1.0 TSI 110 ch Life DSG	6	M 100	26 265
GTI	11	M 2 049	33 540
1.0 TGI 90 ch Life Plus	5	0	27 305
Surcoût Life : "base" + 2 190 €			
Surcoût Life Plus : Life + 625 €			
Surcoût Style : Life Plus + 570 €			
Surcoût R-Line : Style + 955 €			
T-CROSS			
1.0 TSI 95 ch Life Plus	5	M 210	26 560
1.0 TSI 110 ch Life Plus	6	M 230	27 270
Surcoût Style : Life Plus + 1 925 €			
Surcoût Life Tech : Life Plus - 1 560 €			
Surcoût R-Line Tech : Life Plus + 1 320 €			
TAIGO			
1.0 TSI 95 ch	5	0	24 135
1.0 TSI 110 ch Life	6	M 50	26 660
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M 230	34 550
Surcoût Life : "base" + 1 615 €			
Surcoût Life Plus : Life + 1 675 €			
Surcoût R-Line : Life Plus + 4 485 €			
Surcoût Style : R-Line + 275 €			
T-ROC			
1.0 TSI 110 ch	6	M 310	26 600
1.5 TSI EVO 150 ch Life	8	M 310	32 620
R	19	M 21 171	55 500
2.0 TDI 116 ch	6	0	29 970
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	M 170	39 100
Surcoût Life : "base" + 3 570 €			
Surcoût Life Plus : Life + 1 175 €			
Surcoût Style : Life Plus + 1 455 €			
Surcoût Style Exclusive : Style + 4 945 €			
Surcoût R-Line : Style + 4 515 €			
T-ROC CABRIOLET			
1.0 TSI 110 ch Style	6	M 740	37 530
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M 983	42 500
Surcoût R-Line : Style + 4 455 €			
GOLF			
1.0 TSI 110 ch Life Plus	6	M 50	32 045
1.0 eTSI 110 ch Life Plus DSG	6	0	35 035
1.5 eTSI 130 ch Life Plus DSG	7	M 75	36 840
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	M 190	41 010
GTI	14	M 4 818	47 860
GTI Clubsport	19	M 5 105	52 735
R "20 ans"	22	M 7 462	64 345
eHybrid 204 ch Style	8	0	46 625
GTE	8	0	51 230
2.0 TDI 116 ch	6	0	32 870
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	0	40 930
GTD	11	M 330	47 575
Surcoût Life Plus : "base" + 3 615 €			
Surcoût Style : Life Plus + 2 795 €			
Surcoût R-Line : Style + 330 €			
GOLF SW			
1.0 TSI 110 ch Life Plus	6	M 100	32 370
1.0 eTSI 110 ch Life Plus DSG	6	0	35 285
1.0 eTSI 130 ch Life Plus DSG	7	M 125	37 045
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	M 230	40 950
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6	0	36 500
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	0	40 845
Surcoût Style : Life Plus + 2 555 €			
Surcoût R-Line : Style + 320 €			
GOLF ALLTRACK			
2.0 TDI 200 ch DSG 4Motion	11	M 1 172	50 165
ID.3			
Pro Performance First	5	B 5 000	46 750
Pro S 204 ch First Exclusive	5	0	55 600
Surcoût First Exclusive : First + 3 550 €			
TOURAN			
1.5 TSI EVO 150 ch Life Plus	8	M 1 504	37 900
2.0 TDI 122 ch Life Plus	6	M 260	40 100
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M 360	43 800
Surcoût Style : Life Plus + 3 700 €			
ID.BUZZ			
Pro 204 ch	5	0	56 990
TIGUAN			
1.5 TSI 130 ch	7	M 818	35 900
1.5 TSI 150 ch Life Plus DSG	8	M 1 629	43 600
R	20	M 31 050	63 800
eHybrid 245 ch Life Plus	8	0	49 500
2.0 TDI 150 ch DSG	8	M 898	42 300
2.0 TDI 200 ch R-Line Exclusive 4Motion DSG	11	M 6 375	60 000
Surcoût Life Plus : "base" + 4 000 €			
Surcoût Elegance : Life Plus + 3 100 €			
Surcoût R-Line : Elegance + 1 00 €			
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 4 600 €			
TIGUAN ALLSPACE			
1.5 TSI 150 ch Life Plus DSG	8	M 2 544	46 850
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M 1 504	49 820
2.0 TDI 200 ch R-Line 4Motion DSG	11	M 5 945	57 150
Surcoût R-Line : Life Plus + 2 740 €			
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 2 860 €			
ID.4			
Pure 148 ch	5	B 5 000	44 000
Pro 174 ch	5	0	51 900
Pro Performance 204 ch	5	0	53 650
GTX	5	0	60 650
Surcoût Life Plus : "base" + 2 800 €			
ID.5			
Pro 174 ch	5	0	55 800
Pro Performance 204 ch	5	0	57 550
GTX	5	0	62 900
PASSAT SW			
1.5 TSI ACT 150 ch Life Plus DSG	8	M 1 074	41 590
GTE Life Plus	8	0	53 790
2.0 TDI 122 ch Life Plus DSG	6	M 170	44 190
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M 150	46 390
2.0 TDI 200 Lounge 4Motion DSG	11	M 2 544	56 990
Surcoût Lounge : Life Plus + 4 900 €			
Surcoût Elegance : Lounge + 3 500 €			
Surcoût R-Line : Lounge + 3 400 €			
PASSAT ALLTRACK			
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M 2 918	54 990
ARTEON			
R	20	M 27 166	66 690
eHybrid 218 Elégance	8	0	58 190
2.0 TDI EVO 150 ch DSG Elegance	8	M 125	57 090
2.0 TDI EVO 200 ch Elégance 4M. DSG	11	M 1 276	62 990
Surcoût R-Line : Elegance + 100 €			
ARTEON SHOOTING BRAKE			
Surcoût : Arteon + 500 €			
TOUAREG			
eHybrid 381 ch Elegance	22	0	85 360
R	22	0	101 070
CADDY			
1.5 TSI 114 ch	6	M 983	32 040
2.0 TDI 102 ch	6	M 170	33 790
2.0 TDI 122 ch	6	M 170	34 990
Surcoût Life : "base" + 5 400 €			
Surcoût Style : Life + 3 000 €			

VOLVO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
XC40			
B3 Essential	9	M 1 504	41 000
B4 Plus	11	M 1 629	48 800
Recharge T4 Start	7	0	52 050
Recharge T5 Start	10	0	53 550
Recharge Start	6	0	50 250
Recharge Twin Plus	12	0	59 650
Surcoût Start : Essential + 2 900 €			
Surcoût Plus : Start + 2 100 € à + 6 650 €			
Surcoût Ultimate : Plus + 4 350 € à + 5 250 €			
C40			
Recharge Start Plus	6	0	55 850
Recharge Twin Plus	12	0	61 650
Surcoût Ultimate : Plus + 4 250 €			
S60			
B4 essence Start	11	M 450	50 700
Recharge T6 Plus Style Dark	15	0	65 350
Polestar Engineered	17	0	77 600
Surcoût Plus Style Dark : Start + 2 450 €			
Surcoût Ultimate Style Chrome : Plus Style Dark + 6 050 €			
V60			
B3 essence Start	9	M 450	49 850
Recharge T6 Plus Style Dark AWD	15	0	66 500
Polestar Engineered	20	0	79 700
B4 Diesel Start	11	M 928	55 000
Surcoût Plus Style Dark : Start + 2 450 €			
Surcoût Ultimate Style Dark : Plus Style Dark + 6 900 €			
V60 CROSS COUNTRY			
B4 Diesel Pro	11	M 3 289	61 250
XC60			
Recharge T6 Start AWD	15	0	72 130
Recharge T8 Ultimate Style Chrome AWD	20	0	83 230
Polestar Engineered	20	0	87 480
B4 Diesel 197 ch Start	11	M 3 846	59 230
Surcoût Plus Style Chrome : Start + 2 350 € à + 2 950 €			
Surcoût Plus Style Dark : Plus Style Chrome + 0 €			
Surcoût Ultimate Style Chrome : Plus Style Dark + 5 750 € à + 7 600 €			
Surcoût Ultimate Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €			
XC90			
Recharge T8 Start	20	0	90 800
B5 Ultimate Style Chrome	13	M 13 711	77 150
Surcoût Ultimate Style Chrome : Start + 12 830 €			
Surcoût Ultimate Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €			
EX90			
Recharge Twin Ultra	NC	0	107 900
Recharge Twin Performance Ultra	NC	0	113 100

LE CAFÉ DES LECTEURS

DEVENEZ LECTEUR EXPERT

Partagez-nous vos idées et participez à nos enquêtes



Auto Plus · l'auto-journal · Sport auto · football FR · sports.fr · F1i.fr · DZFOOT · sport 365

aj MARCHÉS DIRECTS

UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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

Retro+

le nouveau nom de

Retro ASSURANCES Quattro ASSURANCES

Désormais regroupés sous la marque **Rétro+**, nous optimisons le coût de vos assurances avec des contrats personnalisés tant pour les véhicules de loisirs que pour les véhicules de tous les jours, votre habitation et votre santé. Grâce à nos innovations et les nouvelles technologies, bénéficiez d'un des meilleurs rapports service/prix du marché.

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



www.retro.fr

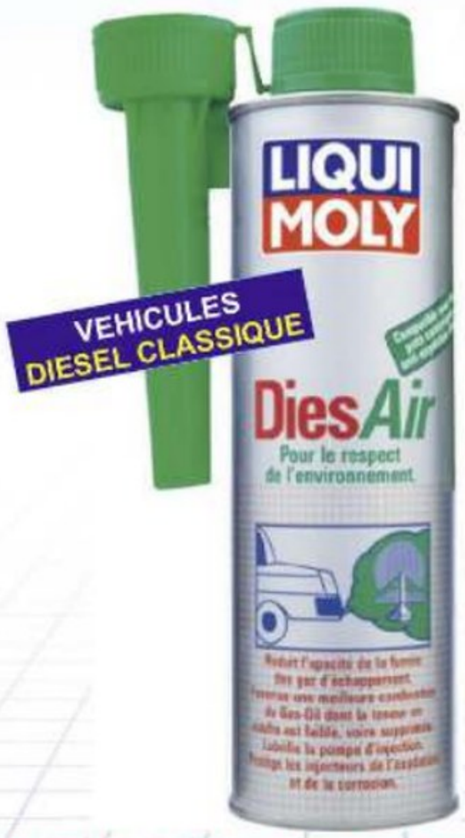
Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894546. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) Création : designe.fr.

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

Pourquoi mon moteur s'encrasse

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







Dans le cas où vous ne souhaiteriez pas bénéficier de ce traitement, merci de nous l'indiquer lors de la réception de votre véhicule.

LIQUI MOLY
Le propre de votre moteur

www.liqui-moly.fr

® Copyright Liqui Moly toute reproduction même partielle est interdite





Kia NEUBAUER Saint-Denis
233 boulevard Anatole France
93200 Saint-Denis
Tél : 01 49 22 12 80 | kia.neubauer.fr

7 ANS DE GARANTIE

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

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

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1139

du 20 avril au 3 mai 2023



YANN LEFEBVRE

FLORIAN GROUT



YANN LEFEBVRE

Dossier voitures hybrides et électriques : le palmarès des autonomies réelles

À chaque fois, c'est le même refrain : la nouvelle venue promet d'aller encore plus loin. Comment les promesses sont-elles tenues dans la vraie vie ? Nous avons dressé le classement par catégories des meilleures autonomies actuelles.

L'Alfa Romeo Tonale hybride rechargeable face au Peugeot 3008

Malgré sa belle gueule, le nouveau SUV italien peine à réussir son entrée dans l'arène. Sa motorisation la plus capée, le PHEV de 280 ch, couplé à la transmission intégrale Q4, lui permet-elle de s'illustrer davantage et surtout de rivaliser avec le roi 3008 ?



YANN LEFEBVRE



ARNAUD SAUNIER

1er essai : Aiways U6

Moins en vue que MG, Aiways poursuit son offensive avec un SUV coupé, plus imposant et plus original en style que le U5. Sous le capot, rien de révolutionnaire : un moteur électrique de 217 ch et une batterie de 63 kWh. Suffisant pour distancer les nouveaux constructeurs chinois qui arrivent en Europe ?

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

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

NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 104 DE L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & SUV
156 PAGES - 6,50 €

SUV le plus vendu en France, le Peugeot 3008 va bientôt faire peau neuve et passera à cette occasion au tout-électrique. Nous levons aussi le voile sur le style et les caractéristiques techniques du futur Citroën C3 Aircross. Le Renault Austral est, lui, confronté à l'épreuve de notre super-essai dans sa déclinaison hybride.

l'auto journal

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer — REWORLD MEDIA

ÉDITEUR

ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)
40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex
Directeur de la publication : Gautier Normand
Actionnaires : Président Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil : 01 41 33 50 00
www.autojournal.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 Riflade
Maquette : Pykha
Secrétariat de rédaction : Vediteam
Photographe : Yann Lefebvre
Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée
A participé à ce numéro : Jacqueline Voyant

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52
Directrice exécutive régie : Élodie Brétaudeau Fonteilles
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 : Laurie Benevent (01 45 19 58 68)

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

Abonnement France : 108,79 € (1 an, 25 numéros).
Prix de vente incluant la TVA à 2,10%.
Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 108,79 € (1 an, 25 n°).
Suisse (Édigroup S.A., tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 165,50 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)
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 : avril 2023
Prix de vente : 4,20 €
Date de parution : 6 avril 2023
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833

ACPM

Certifié PEFC — Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées. PEFC 10-31-1282 pefc-france.org

LE TRI + FACILE — BAC DE TRI

Nouvelle gamme Audi Q8 e-tron

100 % électrique



Audi Vorsprung durch Technik

Gamme Audi Q8 e-tron : Consommation mixte : 21,8–24,4 kWh/100km. Émissions de CO_2 mixtes : 0 g/km. Valeurs susceptibles d'évolution. Tarif au 06/02/2023. Gamme Audi Sportback Q8 e-tron : Consommation mixte : 21,2–24,1 kWh/100km. Émissions de CO_2 mixtes : 0 g/km. Valeurs susceptibles d'évolution. Valeurs au 06/02/2023. 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_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Volkswagen Group France, SAS au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.



Gamme Q8 e-tron

PENSEZ À COVOITURER. #SeDéplacerMoinsPolluer

Audi PARIS
Premium Automobiles
105 Boulevard Murat
75016 PARIS
Tél.: 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.fr

Audi Montigny-le-Bretonneux
Premium II
15 Avenue des Prés
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél.: 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.fr

Audi Saint-Thibault-des-Vignes
Paris Est Evolution
332 Rue Berthe Morisot
77400 Saint-Thibault-des-Vignes
Tél.: 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.fr

Audi Vélizy-Villacoublay
Premium Vélizy
19 Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél.: 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.fr

Orias n° 07 024 156

SKODA

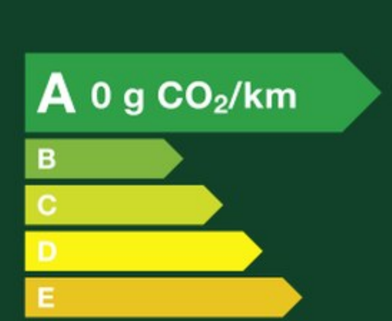
Nos voitures s’adaptent à votre vie. Et maintenant, nos essais aussi.

Les essais à domicile

Essayez la gamme Enyaq iV 100 % électrique, où vous voulez, quand vous voulez.

Réservez votre essai sur skoda.fr

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



Au quotidien, prenez les transports en commun **#SeDéplacerMoinsPolluer**