SEPM TOP ventes

Du 19 octobre au 1er novembre 2023

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1144



BMW X2

LE "PETIT" SUV COUPÉ A BIEN GROSSI !

NOUVEAUTÉS

CITROËN C3

LE PARI DE LA SIMPLICITÉ

- Style inédit
- Unique dans sa catégorie
- Enfin abordable en électrique



Photos officielles



COMPARATIF

Peugeot E-2008 vs Jeep Avenger

Une plateforme technique, deux philosophies. Laquelle choisir ?



MASERATI GRANTURISMO

Profitons du V6 tant qu'il est là...

ESSAIS



MG4 XPOWER

Du plaisir à revendre !

L 14595 - 1144 - 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 : 1300CFP -
CH : 6,80FS - TUN : 9DTU

prêt à partir[1]

NOUVEAU

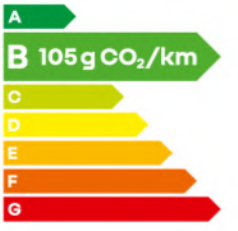
RENAULT AUSTRAL E-TECH FULL HYBRID

200 CH

jusqu'à 80% de conduite électrique en ville[2]
conduite électrique jusqu'à 130 km/h[3]
jusqu'à 1 100 km d'autonomie[4]
nouvel écran openR de 774 cm² avec Google intégré[5]

découvrir







existe aussi en motorisations mild hybrid et mild hybrid advanced

(1) marque déposée. dans la limite des stocks disponibles. (2) en cycle urbain.* (3) suivant état de charge batterie et style de conduite/ source interne Renault 2022. (4) avec un plein d'essence.* (5) selon version. Google, Google Play, Android Auto et Google Maps sont des marques déposées de Google LLC. **consommations mixtes min/max : (l/100 km)* : 4,5/6,5. émissions co_2 (g/km)* : 102/145. *selon norme wltp.** © f. schlosser

Renault recommande Castrol

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

N° 1144

Du 19 octobre au 1er novembre 2023



Skoda Kodiaq/P. 22



BMW X2/P. 26



Mercedes CLE Coupé/P. 42



Peugeot E-308/Renault Mégane E-Tech /P. 48

Citroën C3 /P. 12

SOMMAIRE

Découvrir

12 Tout sur la nouvelle Citroën C3
Comment succéder au best seller : design, gamme, moteurs
Les rivales : thermiques et électriques
"Donner du muscle" : interview du designer
22 **Skoda Kodiaq** Deuxième génération
26 **BMW X2** X1 coupé ou mini-X6 ?

Comprendre

34 **Malus écologique 2024 :** la hausse en détail
38 **Zone rouge :** le nouveau **Peugeot 5008**

Conduire

42 **Mercedes CLE Coupé** 300 258 ch
48 **Peugeot E-308** 156 ch/54 kWh / **Renault Mégane E-Tech** EV60 130 ch/63 kWh
56 **Hyundai Kona** EV 217 ch/65 kWh
62 **Maserati GranTurismo** Trofeo 550 ch
68 **BMW Z4** 20i sDrive 197 ch
70 **Peugeot E-2008** 156 ch/54 kWh/ **Jeep Avenger** EV 156 ch/54 kWh
78 **MG4** XPower 435 ch/64 kWh
82 Le chef des essais vous répond

Vibrer

84 Reportage : **les Salons de l'automobile, de Lyon (France) à Doha (Qatar)**
90 **Aston Martin Valkyrie :** bientôt au Mans en Endurance!
92 Rétro : **Citroën BX GTI** (1986)

S'offrir

96 Configurateur : **Toyota Corolla**
100 Occasion : **Audi A3**
103 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves
111 Les professionnels s'affichent
Les petites annonces

MESURES **Auto-Journal** SUR CIRCUIT D'ESSAIS
Nos techniciens mesurent chaque année, sur le circuit de Montlhéry, les vraies performances de plus de 450 modèles : consommations, reprises, accélérations…

Hyundai Kona/P. 56



Maserati GranTurismo/P. 62

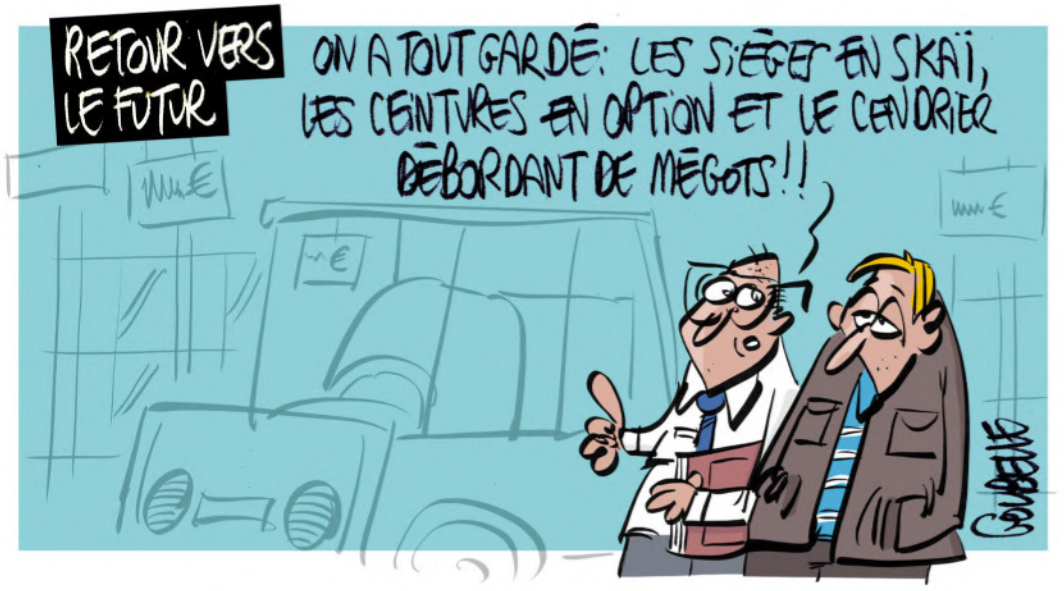


Peugeot E-2008/Jeep Avenger/P. 70



MG4/P. 78





ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 83 et sur www.kiosquemag.com



LAURENT VILLARON

UN COUP DANS LE RÉTRO

Les années 70 et 80, c'est cool ! Notamment pour ceux qui ne les ont pas vécues et n'en retiennent que l'écume enjolivée de la mode et du design. La future Renault 5, c'est certain, va profiter de cet élan. Tant mieux pour elle. Ce que l'on n'avait pas vu venir, en revanche, c'est le retour aux prestations des années 80 pour les nouveaux modèles ! Examinons le cas des citadines, ou segment B dans la typologie des constructeurs. Aujourd'hui, devant l'évolution de leurs caractéristiques, on ne dit d'ailleurs plus citadines, mais polyvalentes. Résumons : la petite voiture traditionnelle française, Clio, 208, C3, n'est plus si petite. En outre, elle s'est déclinée en SUV : Captur, 2008, C3 Aircross. Nous autres journalistes osons encore parler de SUV urbains, alors qu'il y a bien longtemps que ce ne sont plus des voitures cantonnées à la ville. Aussi bien en performances qu'en confort ou en habitabilité, une Clio d'aujourd'hui est capable d'assumer la mission de voiture principale d'un couple, voire d'une petite famille. Traverser la France d'une traite, en soutenant les 130 réglementaires sur autoroute, n'est pas un souci pour ces berlines ni leurs occupants. C'est encore plus vrai dans leur déclinaison SUV, plus habitable, dotée d'un coffre plus généreux.

Revenons aux années 70 et 80. Les citadines d'alors étaient étriquées et leurs performances limitées. Une R5 TL, par exemple, crachait péniblement 45 ch, qui lui autorisaient officiellement des pointes à 137 km/h… qu'il était impossible de soutenir sur autoroute. Les longs voyages à bord de ces voitures étaient possibles, certes. Et, étudiants, nous y éprouvions notre liberté avec bonheur. Mais elles n'étaient pas faites pour ça et, dès que vous en aviez les moyens, vous passiez à la classe supérieure. Eh bien Citroën vient, avec la nouvelle C3 électrique, de réinventer la citadine des années 80. En lisant la fiche technique, j'ai relevé cette vitesse maxi de 135 km/h… et une autonomie annoncée de 320 km qui, prenons les paris, sera mesurée à moins de 200 km sur autoroute. Pas question d'aller trop loin, donc. Peut-on encore parler de "polyvalente" dans ce cas ? Pas sûr. Mais c'est, semble-t-il, le prix à payer... pour ne pas payer trop cher une voiture électrique. Étrange progrès.

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



ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Je suis étonné de constater que ce qui constituait il y a encore quelques années un élément d'appréciation important de la qualité d'une automobile a complètement disparu de vos pages d'essais. Je vous parle des fameux crash-tests EuroNCAP. Quand on sait à quel point les voitures électriques sont sujettes à s'embraser pour un court-circuit ou une collision, on imagine que toutes ces voitures obtiendraient de bien piètres scores aux crash-tests. Rassurez-moi : aucune injonction n'a été faite aux magazines pour ne pas dévoiler d'éventuels mauvais résultats ?

Philippe Lesellier

Les résultats des tests EuroNCAP figurent dans la fiche technique de chacun de nos essais, sauf lorsque le test n'a pas encore été passé. Contrairement à ce que vous laissez entendre, les constructeurs asiatiques y recueillent généralement d'excellentes notes, alors que les européens semblent un peu lever le pied dans la course aux cinq étoiles.

Non, nous ne voulons pas tous parcourir plus de 500 km entre deux charges ! Déjà, combien de personnes ont vraiment besoin de faire plus de 500 km dans la journée et combien de fois dans l'année ?

Antoine Sorin

Vous pointez un sujet essentiel. Pour la plupart des trajets du quotidien, à l'exception des gros rouleurs professionnels, une autonomie modeste, donc une batterie plus légère et moins coûteuse, sera bien suffisante. Mais, sauf à disposer de plusieurs voitures ou de choisir de louer un autre véhicule pour les grands trajets, nous souhaitons tous une voiture capable d'assurer également les déplacements "exceptionnels", week-ends ou vacances. On trouve le même type d'exigence sur la taille du coffre, voire l'habitabilité : la plupart de nos déplacements se font seul à bord, coffre vide. La raison devrait donc nous inciter à quasiment tous rouler à bord de petites voitures. Ce n'est évidemment pas le choix majoritaire.

PEUGEOT

NOUVEAU E-2008

100 % ÉLECTRIQUE



S'AFFIRMER AVEC ALLURE.

Jusqu'à 406 km d'autonomie*
Nouveau PEUGEOT i-Cockpit® 3D**
Recharge rapide 80 % en 30 min***

PEUGEOT RECOMMANDE TotalEnergies **Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0**

*L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. **De série, en option ou indisponible selon les versions. ***Recharge sur une borne publique à courant continu. OPEn - Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer


A 0g CO_2/km
B
C
D
E
F
G

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE

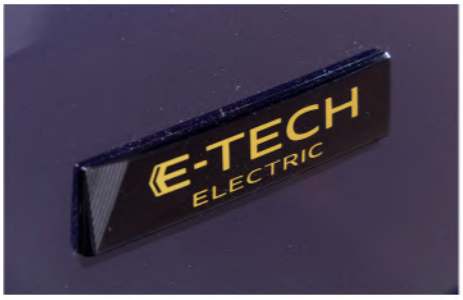


GMS



8 000 KM EN ID. BUZZ SANS GRAIN DE SABLE

Partis de Genève fin août, les deux ID. Buzz du – pompeusement nommé – Tour d'Excellence sont arrivés à Doha pour le Salon de l'automobile local *(lire p. 84)* le 30 septembre dernier après avoir parcouru environ 8 000 km pendant 34 jours. Les deux équipages ont traversé les Balkans, la Grèce, la Turquie, la Jordanie et, enfin, l'Arabie saoudite, sans aucune assistance technique. Pour réussir ce pari, ils ont dû multiplier les cartes de recharge et applications de localisation (26 au total) et profiter de l'aide de locaux pour la traduction et l'accès à l'électricité lorsqu'il n'était pas possible de relier deux points de charge trop éloignés l'un de l'autre ou lorsque, dans certains pays, comme la Jordanie, les bornes de recharge n'étaient pas compatibles avec le Type 2 européen. Les derniers 2 000 km, effectués en Arabie, sans aucune station de recharge sur le trajet, n'ont visiblement pas été les plus simples.



Rouler en électrique, d'accord, mais comment s'y retrouver ?

Renault explique et lève les tabous

La transition vers l'automobile électrique est en marche. Certes. Mais ce n'est pas si facile de passer du jour au lendemain du diesel au 100% électrique. Nous allons vous donner des explications pour que vous puissiez vous y retrouver et passer à l'électrique à votre rythme.

Pourquoi prendre le temps de nous lire ? Parce que nous sommes les pionniers en France sur le marché de l'électrique avec le lancement de Renault Zoe E-Tech 100% électrique il y a 12 ans et un total de 250 000 véhicules électriques Renault tous modèles confondus, en circulation. Et parce que nous proposons une gamme large et complète de véhicules E-Tech dits « électrifiés », c'est-à-dire 100% électriques, full hybrid (non rechargeable) ou hybride rechargeable.

E-Tech 100% électrique ou E-Tech full hybrid ?

Le 100% électrique c'est pour qui ?
C'est pour ceux qui veulent une voiture qui émet 0g de CO_2 à l'usage[1] et qui ne veulent plus faire leur plein d'essence. C'est pour ceux aussi qui veulent découvrir un plaisir de conduite inédit, silencieux et intense. Mais c'est un choix engagé qui nécessite quelques changements de comportement et d'utilisation.

L'électrique chez Renault c'est quoi ?
L'électrique chez Renault n'est pas réservé au seul segment des SUV : de la citadine aux véhicules utilitaires en passant par les familiales, de Renault Zoe E-Tech 100% électrique au futur Renault Scenic E-Tech 100% électrique, nous avons fait le choix de développer des modèles pour chaque besoin et chaque utilisation spécifique.

Renault, spécialiste de l'électrique.
À la différence de certaines marques, depuis Renault Zoe jusqu'au prochain Renault Scenic E-Tech 100% électrique, nous faisons le choix de concevoir des modèles exclusivement électriques. Cela nous permet de développer des solutions techniques optimales car conçues spécifiquement pour l'électrique.

Quant à l'accompagnement, nous disposons du premier réseau électrique en France pour vous aider à passer à l'électrique. Par ailleurs, nous n'avons pas attendu que la création de bornes de recharge s'accélère récemment pour nous attaquer sérieusement au problème de l'équipement. Après être devenu l'acteur fournissant le plus de bornes individuelles en France (avec l'installation clés en main de plus de 8 000 bornes en 2022), nous avons développé **Plug Inn**, l'application de recharge entre particuliers qui met en relation les conducteurs avec les propriétaires de bornes privées.

découvrez Plug Inn ici

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

L'hybride c'est pour qui ?
Pour ceux qui préfèrent une solution intermédiaire : rouler en ville et faire des trajets courts en électrique, puis prendre la route et faire des trajets longs avec l'aide du moteur essence.

Mais quel type d'hybride choisir ? Tous les hybrides ne se valent pas.

Dans la jungle des hybrides, pas facile de s'y retrouver. Chez Renault, nous avons décidé d'être clairs. Il n'y a que trois motorisations hybrides à connaître. Ce qui les différencie les unes des autres, c'est la taille de leur batterie (kWh), la puissance de leur moteur électrique (kW) et la capacité à faire rouler ou non le véhicule en électrique longtemps. Le véhicule hybride rechargeable est équipé de la batterie la plus imposante et doit être rechargé régulièrement. Les hybrides non rechargeables (full hybrid et mild hybrid), quant à eux, utilisent principalement l'énergie récupérée au freinage (appelée énergie cinétique) pour recharger leur batterie de manière autonome.

Regardons de plus près les avantages de chacune de ces technologies.

Un mild hybrid n'est pas un full hybrid.
Le mild hybrid, aussi appelé hybride léger ou encore micro hybride, est équipé d'un petit moteur électrique qui travaille en soutien du moteur thermique. Son rôle principal est d'assister le moteur thermique au démarrage et lors des phases d'accélération. Un duo dynamique qui permet de réduire les émissions jusqu'à 20% par rapport à un moteur thermique équivalent. En revanche, bien que certains constructeurs appellent cette technologie « hybride » tout court, elle ne permet pas de rouler en 100% électrique ou lors de quelques manœuvres seulement. Ce n'est pas un full hybrid. Si vous avez un doute, demandez à votre vendeur de vous confirmer la puissance de la batterie électrique : avec 48V, on ne roule que sur quelques mètres en 100% électrique, voire pas du tout, alors qu'avec les 200V à 400V des véhicules full hybrid, on fait des kilomètres.

E-Tech full hybrid.
La technologie E-Tech full hybrid permet de convertir l'énergie motrice fabriquée en roulant et de recharger une batterie plus puissante que celle du mild hybrid (on parle de passer de 48V à 400V). Cette techno de pointe est utilisée par trop peu de constructeurs. En d'autres termes, la batterie et le moteur électrique peuvent faire rouler le véhicule. Vous avez donc deux sources d'énergie : électrique et thermique, qui peuvent assurer le roulage de votre véhicule. Vous pouvez même faire du 100% électrique à grande vitesse. Prenons par exemple Espace E-Tech full hybrid, Austral E-Tech full hybrid ou le futur Rafale E-Tech full hybrid qui profitent d'une autonomie totale pouvant atteindre 1100 km[3], qui peuvent rouler jusqu'à 130 km/h en 100% électrique et économiser jusqu'à 40%[2] de consommation d'énergie.



Quid du plug-in hybrid ou hybride rechargeable ?
Enfin, l'hybride rechargeable, aussi appelée « plug-in hybrid », offre une plus grande autonomie en 100% électrique (supérieure à 50 km) et des économies de carburant plus intéressantes, mais implique de la brancher quotidiennement pour la recharger. Une mauvaise utilisation de ce type de moteur serait contre-productive. Si on ne branche pas le véhicule, ce qui est le cas de nombreux citadins, le moteur électrique ne s'active pas, ou très peu. Avec une grosse batterie en plus d'un moteur thermique, le véhicule est plus lourd, et si le mode électrique n'est pas assez utilisé, le véhicule peut se révéler carrément plus polluant qu'un essence ou un diesel.

Alors ?
Chez Renault, nous avons décidé de capitaliser sur le développement de technologies efficaces, pas sur un hybride de « façade » mais une vraie technologie de pointe qui repose sur un solide socle d'expertises, forgées sur les circuits exigeants de la Formule 1. Une expertise qui permet à la gamme **E-Tech full hybrid** de rouler en mode 100% électrique sur des kilomètres et jusqu'à 130 km/h avec une autonomie globale pouvant aller jusqu'à 1100 km[3]. Une technologie facile et utile pour ceux qui ne sont pas encore prêts pour le tout-électrique et qui offre des économies significatives de consommation (jusqu'à 40%[2]) et des émissions moindres de CO_2.

En résumé, chez Renault, nous avons compris que ça ne serait pas facile de passer directement du moteur thermique au 100% électrique. Et même si certains d'entre vous ont déjà sauté le pas ou s'apprêtent à le faire, et pour que chacun aille à son rythme sur la route de l'électrique, il nous a semblé primordial de développer deux gammes complètes. Mais nous n'avons pas développé une plateforme commune à ces deux gammes et nous avons fait le choix de concevoir nos voitures spécifiquement en fonction de leurs technologies moteur pour optimiser leur poids, leur efficience et leurs performances.

E-Tech chez Renault c'est d'un côté la gamme 100% électrique avec Zoe, Twingo, Megane, Kangoo, bientôt Scenic, R5 et l'intégralité des véhicules utilitaires, et de l'autre la gamme E-Tech full hybrid avec Clio, Captur, Arkana, Austral, Espace et bientôt Rafale. Venez nous voir en concession pour prolonger la discussion.

Renault s.a.s. rcs nanterre b 780 129 987.

(1) hors pièces d'usure. (2) par rapport à un moteur thermique équivalent, en cycle urbain. (3) autonomie avec un plein d'essence selon données WLTP.

La C3 de est arri



La nouvelle signature lumineuse est inspirée du concept Oli.

Bouclier abrupt et nouveau logo sont les attributs de la nouvelle C3.

2024 vée !

La C3 de quatrième génération est prête. Elle sera pour la première fois électrique – et prendra dans ce cas le nom d'ë-C3 – mais également thermique, voire hybride. Découverte.

Par **Didier Laurent** Photos **Yann Lefebvre**



Les jantes seront soit de 16, soit comme ici de 17 pouces.

C3/Ë-C3

À partir de **24 900 €***

Commercialisation : **2e trimestre 2024**

* Estimation.


Les plastiques noirs sélectionnés ne sont pas de belle facture. Un point à vérifier sur les versions définitives.
Le volant, de petite taille et multifonction, ne masque pas la vitesse. Bien vu.
Le combiné d'instruments se loge dans une lame, assez loin du volant.

La C3 fait partie de notre paysage automobile depuis 2002. Elle est le best-seller de Citroën, avec 5,6 millions d'unités écoulées, toutes générations confondues. En Europe, elle représente 29 % des ventes de la marque, et 11 % du segment des citadines. C'est donc un modèle important que le constructeur français s'apprête à remplacer, avec des évolutions basées sur un nouveau positionnement. Ainsi, la C3 de 2024 ne sera ni low cost ni sophistiquée, avec un niveau d'équipement "suffisant" pour un prix bien placé. Un exercice complexe, d'autant que le tarif des voitures neuves a explosé au cours des dernières années. Mais il y a une carte à jouer pour les marques qui savent faire des autos moins onéreuses grâce au partage des composants, à l'emploi de nouvelles technologies et à une chasse aux coûts qui permet de modérer la qualité perçue. La dernière C3 reprend ainsi la base de sa cousine indienne fabriquée à bas coût, mais avec toutes les spécificités nécessaires à son acceptation sur le sol européen, aussi bien en matière d'homologation que de définition technique.

Longue de seulement 4,01 m pour une largeur de 1,76 m et une hauteur de 1,56 m, la nouvelle C3 mesure 9 cm de plus en hauteur que celle qu'elle va remplacer (pour seulement 1 cm de plus en longueur et une largeur égale). Disponible avec des jantes de 16 ou 17 pouces, elle s'offre une petite fantaisie extérieure avec des *color clips*. Il s'agit de petits inserts de couleur, interchangeables, qui contrastent avec la peinture biton livrée de série. Cette dernière sera toutefois proposée en option négative : vous pourrez commander la voiture en peinture intégrale sans supplément de prix. Si la C3 affiche des proportions tout à fait nouvelles, son volume de coffre est voisin à celui du modèle actuel : 310 dm³, soit seulement 10 dm³ de plus. Le seuil de chargement est assez haut et le fond du coffre (dépourvu de plateau à hauteur réglable) apparaît en contrebas. L'espace disponible est néanmoins assez carré, ce qui offre la possibilité d'embarquer des objets volumineux. La modularité en 60/40 permet d'augmenter la capacité d'emport, mais pas d'obtenir un plancher plat.

Cap sur le confort, finition en demi-teinte

Quand on prend place à bord, on valide tout de suite les sièges Advanced Comfort, aux contours prévenants et à l'assise impeccable. En revanche, on sera moins émerveillé par le niveau de finition. Tout n'était pas 100 % définitif sur les →

(suite p. 18)

La façade de la planche de bord est la seule à apporter un peu de gaieté à bord. Son revêtement est agréable au toucher.

Quelles seront ses concurrentes ?

La Citroën ë-C3 comme la C3 thermique seront un peu seules dans la grande catégorie des voitures polyvalentes. Chez Peugeot, la 208 est plus basse, plus chic, et le 2008 nettement plus grand. Chez Renault, même remarque pour les Clio et Captur 2. Chez Dacia, la Sandero pourrait constituer une option réellement low cost, mais elle n'existe pas en électrique et la version Stepway est un petit peu plus basse. Chez Volkswagen, le T-Cross est pertinent mais 100 % thermique uniquement (et au même prix, voire plus cher que l'ë-C3). Le Jeep Avenger (4,08 m de long) coûte en moyenne 60 % de plus qu'une ë-C3, tout comme la Fiat 600e qui est en outre bien plus longue (4,17 m) ou encore la DS 3 E-Tense, qui évolue elle aussi dans d'autres sphères tarifaires. Skoda Fabia ? Volkswagen Polo ? Seat Ibiza ? Plus basses et thermiques. La Toyota Yaris Cross ? Toujours un peu plus haute, plus longue et hybride. Ce petit tour d'observation des véhicules du segment permet alors de constater qu'un petit SUV qui dépasse à peine les 4 m pour une telle hauteur, avec 320 km d'autonomie en tout électrique et à ce prix, ça n'existe pas. Enfin, pas encore.

Interview

Boris Reinmöller

Design manager du programme C3

“Donner du muscle”

***L'Auto-Journal :* La C3 n'a jamais été aussi proche des codes du SUV, avec une calandre abrupte et un capot horizontal. Qu'est-ce qui vous a conduits à faire de tels choix ?**

Boris Reinmöller : Nous avons voulu avoir une ligne le plus horizontale possible dans la continuité du lécheur de vitre afin de donner une impression de longueur et d'avoir une voiture assez élancée. Cette ligne logique nous permet aussi d'avoir une calandre plus haute, avec l'intégration pour la première fois du nouveau logo, lequel est assez grand et souhaité en position verticale. C'est notre nouvelle identité, assez différente des chevrons, avec des proportions qui offrent une impression supplémentaire de qualité mais donnent également du muscle à l'auto.

***L'AJ :* Est-ce que le fait que ce modèle soit aussi électrique a joué sur son design ?**

B.R. : Absolument pas. Nous savions depuis le départ que la voiture serait multi-énergie. Rien de ce que vous voyez sur la version électrique n'a été fait sous la contrainte, et rien ne sera différent entre les diverses versions. Nous en avons même profité pour installer notre nouvelle signature lumineuse, à l'avant comme à l'arrière.

***L'AJ :* Comment avez-vous décidé des proportions entre portes avant et arrière, qui sont un dilemme pour une telle longueur ?**

B.R. : C'est une plateforme qui permet d'avoir un bon équilibre entre les deux, où on peut s'installer facilement à l'avant mais où la porte arrière s'ouvre suffisamment afin de pouvoir mettre en place un siège enfant. Les portes avant sont un peu plus grandes, mais on garde des proportions intéressantes, familiales malgré le format.

***L'AJ :* Quels sont les codes qui ont prévalu dans le design intérieur ?**

B.R. : On a traité les éléments en largeur afin de jouer la carte de l'impression d'espace, mais aussi pour avoir un mobilier assez fin car on ne veut pas que les occupants des places avant aient un mur devant eux. Nous avons sélectionné un petit volant, un dessin plutôt asymétrique en partie haute de la planche de bord, mais également la rondeur en partie basse, avec un vrai contraste entre éléments noirs techniques et habillage coloré.

***L'AJ :* Pourquoi avoir choisi de rejeter les informations de conduite sur une lame numérique plus éloignée du conducteur qu'un bloc d'instruments plus conventionnel ?**

B.R. : Le choix numéro 1 a vraiment été le style. On aime bien l'écran central de 10,25 pouces qui est plus proche du conducteur *(de série sur Max, sinon en option, NDLR)*, mais nous pensons que c'est plus confortable d'avoir des informations projetées en “affichage tête haute” un peu plus loin, dans le champ de vision du conducteur. Une seule information au pied du pare-brise, que le volant ne peut pas cacher, c'était notre volonté.



30 jours pour aimer votre voiture reconditionnée.
20 pages pour la trouver dans ce magazine.



100 POINTS DE CONTRÔLE

GARANTIE 12 MOIS MINIMUM | SATISFAIT OU REMBOURSÉ

Tous nos véhicules d'occasion sont reconditionnés et garantis. Et vous, 100% satisfait ou remboursé.*

*Satisfait ou remboursé 30 jours ou 1 000 km (au premier des deux termes échu). Offre soumise à conditions, détails sur autosphere.fr.

autosphere

RCS POITIERS 817 402 001

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

Citroën présente d'abord la version électrique, badgée ë-C3.

voitures mises à notre disposition, mais les couleurs n'évolueront pas et la qualité intrinsèque des matériaux souligne une recherche d'économie. Il s'agira de revoir les choses en détail sur les exemplaires de série, et surtout d'évaluer la tenue dans le temps des différents éléments. Le traitement de la planche de bord en matière de style, tout comme l'arrivée d'un affichage tête haute dans une lame numérique, face aux yeux du conducteur, fait néanmoins son petit effet. L'habitabilité est par ailleurs bien proportionnée entre les deux rangs, et les rangements ne manquent pas.

Les détails de gamme n'ont pas été dévoilés, mais l'équipement de base (climatisation, vitres électriques, affichage tête haute) sera correct pour le prix. Quelle que soit la motorisation, la gamme sera découpée en trois niveaux de finition : You, Plus et Max. Il vous faudra viser au moins la version Plus (attendue comme la plus vendue) pour



La nouvelle C3 adopte la commande de boîte par basculeur, vue sur plusieurs modèles Stellantis.



Les codes du SUV sont ici clairement exprimés. La C3 grandit aussi pour cela.




Les sièges Advanced Comfort sont un vrai plus pour le bien-être à bord.


Même les grands gabarits pourront voyager à deux à l'arrière.



Avec 310 dm³ de volume, le coffre ne fait que 10 cm³ de plus que celui du modèle actuel.



bénéficier du bon package et vous assurer une bonne revente. Les options seront en nombre restreint (5 packs maximum par finition) et personne ne s'en plaindra. À noter que la C3 recevra des aides à la conduite qui sont pour certaines incontournables vis-à-vis de la législation (mais pas forcément utiles), et d'autres qui facilitent la vie telles que l'aide au démarrage en pente, la caméra de recul ou la reconnaissance des panneaux de limitation de vitesse.

Bon à savoir : qu'elle soit électrique ou non, la C3 va recevoir de série un système de suspension à doubles butées hydrauliques progressives. Ce dernier a déjà fait ses preuves sur d'autres modèles de la marque, mais on attend de connaître sa valeur ajoutée en matière de tenue de route et de douceur de conduite à bord d'un véhicule de hauteur importante pour une empreinte au sol mesurée. La réponse viendra lors de nos premiers essais, certainement au printemps 2024.

Électrique, mais pas seulement

Comme c'est désormais le cas pour toutes les nouveautés françaises de Stellantis, Citroën parle d'abord de la version zéro émission de sa C3 et n'a pas encore évoqué les autres motorisations. D'une part parce que l'ë-C3 constitue pour la marque une première 100 % électrique dans le segment B, mais aussi peut-être par peur qu'on la zappe un peu vite en regardant les prix des versions thermiques. Tout sera confirmé ➛



Générations C3

Lancée en 2002, la première C3 est proposée uniquement en 5 portes, aux côtés de la C2, quant à elle limitée à 3 ouvrants. Elle est dès l'année suivante proposée en version "Pluriel", un cabriolet avec arches latérales démontables. Après sept ans de carrière et plus de 2 millions d'exemplaires écoulés, la Citroën C3 de deuxième génération arrive sur le marché. Nous sommes en septembre 2009, mais la C3 "I" continue son aventure commerciale selon une gamme réduite. Elle disparaîtra du catalogue en 2011 (en 2010 pour la Pluriel). La C3 "II" donne quant à elle naissance à un minispace nommé "C3 Picasso", mais sert également de base à une extrapolation chic, à 3 portes, appelée "Citroën DS 3" (quatre ans avant la naissance de la marque DS Automobiles, en 2014). Plus grande et plus moderne, la C3 de deuxième génération connaît elle aussi un grand succès commercial. L'un des faits marquants de sa carrière industrielle sera le transfert, en 2013, de sa production depuis l'usine historique d'Aulnay-sous-Bois à celle de Poissy, dans l'Ouest parisien. Toujours dans le Top 5 des ventes en France, elle est remplacée par le modèle de troisième génération, à partir du Mondial de l'automobile 2016. Dans un style un peu plus proche de celui des SUV, elle est cette fois fabriquée à Trnava, en Slovaquie, où elle est toujours produite et où sera construite celle qui arrivera l'année prochaine sur nos routes.



10,25 pouces et plusieurs niveaux de fonctionnalité pour cet écran de qualité correcte et à la bonne fluidité.

au cours des prochaines semaines, mais cette nouvelle Citroën pourrait également être proposée avec le moteur 1.2 PureTech de 75 ch ou 100 ch en boîte manuelle, ou alors avec un bloc 1.2 hybride en boîte auto, toujours en 100 ch. Voilà qui serait un "copier-coller" de la gamme thermique/hybride de la Peugeot 208, qui aurait une logique industrielle et qui permettrait à la C3 d'être vendue à partir de 18 000 € (selon nos estimations). D'un autre côté, en promettant la C3 électrique à partir d'un prix inférieur à 25 000 €, Citroën fait un gros coup. Ce sera plus de 10 000 € de moins que l'E-208, laquelle embarque certes une batterie et un moteur plus puissants, mais qui peut donner à réfléchir dans le cadre de l'achat d'une seconde voiture pour le foyer.

La Citroën ë-C3 sera le premier modèle du groupe Stellantis à recevoir en Europe une nouvelle

La C3 sera électrique, mais aussi thermique voire micro-hybride.

Le dessin du bouclier donne du muscle à ce modèle qui dépasse tout juste 4 m de longueur.

batterie produite par SVolt en Chine. D'une capacité brute de 44 kWh, cet accumulateur utilise la technologie LFP (lithium-fer-phosphate).

Une batterie nouvelle inaugurée par l'ë-C3

Elle se passe donc de cobalt et de nickel, et semble promise à une bonne longévité pour un coût inférieur aux batteries NMC (nickel-manganèse-cobalt) plus performantes en matière de densité énergétique. La technologie LFP rencontre un fort succès en Asie, et va être proposée sur un nombre grandissant de modèles sur nos marchés, parfois en second choix, en dessous d'une version haut de gamme à plus grande autonomie. Elle va aussi permettre à certains constructeurs, comme c'est le cas ici, de présenter une voiture électrique aux performances énergétiques décentes pour un prix acceptable. Pour son ë-C3, Citroën parle de 320 km d'autonomie et d'un temps de recharge de vingt-six minutes pour passer de 20 à 80 % sur borne rapide (cette plateforme peut encaisser jusqu'à 100 kW en courant continu).
La voiture sera livrée de série avec un chargeur embarqué de 7,4 kW, mais pourra recevoir en option une version 11 kW.
La Citroën ë-C3 sera dotée d'un nouveau moteur électrique de 113 ch fabriqué en France, lequel lui permettra de passer de 0 à 100 km/h en onze secondes. Cette donnée n'est pas particulièrement attractive, mais il conviendra surtout d'évaluer sa capacité à animer la petite Citroën en zone urbaine ou périurbaine. Avec une crête de couple atteinte dès le démarrage, cette version devrait être comme un poisson dans l'eau à peu près partout sauf sur autoroute, même si elle peut atteindre 135 km/h en vitesse de pointe.

L'avis de *L'Auto-Journal*

La nouvelle C3 est pour Citroën le point de départ d'une stratégie inédite. Avec elle, la marque met en œuvre le style lancé par le concept car Oli et utilise pour la première fois son nouveau logo. Simple dans son approche, avec trois niveaux de finition et presque pas d'options, la C3 ouvre la voie d'un choix automobile à mi-chemin entre le low cost et d'autres modèles généralistes qui resteront plus chers. Est-ce que le public adhérera au principe et au nouveau design de Citroën ? Réponse dans quelques mois.



Les porte-à-faux très courts permettent de préserver l'habitabilité dans un format contenu.

Le même en mieux

Lancé en 2016, ce grand SUV à 5 ou 7 places a trouvé son public. Son remplaçant s'inscrit dans une même veine familiale, poussant avec bon sens le curseur de la technologie tout en préservant son esprit pratique.

Par **Didier Laurent** Photos **Petr Homolka**

Plus de 100 km en tout électrique pour la nouvelle version hybride rechargeable.

Il revoit son avant en douceur et accueille de nouveaux feux full LED Matrix "cristal".



SKODA KODIAQ

Commercialisation : **premier trimestre 2024**

(livraisons avant l'été)

À partir de **43 000 €***

* Estimation.



L'écran central de 12,9 pouces est considéré comme une pièce maîtresse.

Le Kodiaq, premier de cordée dans l'univers des SUV chez Skoda, se renouvelle avec raison sans chercher à mener de révolution. Il est vrai que la première génération symbolise la réussite de la marque sur un segment qui lui était nouveau, avec près de 800 000 exemplaires écoulés. Dès lors, se limiter à des évolutions valorisantes était une stratégie sûre, surtout quand il s'agit de remplacer un modèle à forte marge. La France n'est pas le marché le plus important pour le Kodiaq (l'Allemagne, le Royaume-Uni et la République tchèque en sont les premiers consommateurs européens, loin derrière la Chine), mais il fait partie des modèles visibles dans notre paysage : pas moins de 22 000 exemplaires circulent sur nos routes.



Pour affirmer sa position dans la kyrielle des SUV familiaux, le grand Skoda a choisi d'orienter son style vers davantage de personnalité. Pour cela, il adopte des éléments plus expressifs comme une calandre plus modelée et verticale, mais aussi des passages de roue carrés qui lui permettent de dégager une forme de robustesse. Il grandit de 6 cm en longueur pour atteindre 4,76 m, perd quelques millimètres en largeur (1,86 m) mais conserve la même hauteur (1,66 m) que le modèle actuel. Il n'abuse pas sur la taille de ses jantes (17 à 20 pouces, une dimension limitée par sa plateforme) mais trouve un équilibre entre flancs assagis et roues au dessin démonstratif (les parties noires visibles sur nos photos sont amovibles). Le Kodiaq II peut aussi recevoir des phares full LED Matrix de deuxième génération, égayés par l'ajout d'un élément "cristal" qui accentue leurs contours et donne un effet techno.

"Notre nouvelle philosophie Modern Solid *s'applique évidemment à ce modèle important pour notre marque,* indique Franck Le Gall, qui a signé le design extérieur. *Comme le nouveau Kodiaq est plus long, nous avons étiré son vitrage latéral tout en simplifiant les côtés de la caisse, mais nous avons également intégré une pièce grise au niveau de la vitre de custode. Pour cela, nous n'utilisons plus de chrome, mais un matériau plus respectueux de l'environnement que nous appelons* Unique Dark Chrome. *Les rails de toit sont quant à eux en aluminium."*

La partie arrière se renouvelle en douceur, suit toujours le principe du "C" pour dessiner les feux et adopte une lame rouge qui les relie sans pouvoir s'illuminer.





La cassure du volet de coffre lui donne de l'allure.

"Vitesses" au volant et grand écran

Grâce à l'accroissement de sa longueur, le Kodiaq annonce plus d'espace aux sièges du troisième rang (proposés en option) et un volume de coffre en progrès. Mais c'est surtout le nouvel aménagement de l'habitacle qui lui permet de libérer un peu plus d'espace pour les occupants. La planche de bord, totalement redessinée, apparaît comme plus épurée mais reste relativement volumineuse avec deux parties massives qui entourent l'écran central ➔

de 12,9 pouces. Une pièce maîtresse pensée et souhaitée par le service marketing, dont la taille a été imposée aux designers. *"Notre feuille de route était de concevoir une planche de bord assez symétrique, épurée, avec deux îlots autour de l'écran et intégrant les aérateurs latéraux,* indique Julien Petitseigneur, le responsable du design intérieur du nouveau Kodiaq. *Nous avons fait appel à des matériaux qui flattent le toucher et représentent les valeurs de la marque. Notre autre souhait, c'était de faire en sorte que les contre-portes s'inscrivent dans la continuité de la planche de bord, mais aussi de déplacer le levier de vitesses derrière le volant. Cela a permis de libérer de l'espace au niveau de la console centrale et de mettre un peu plus le design au service de la praticité."*

En marge du grand écran central, le conducteur a face à lui un combiné d'instruments numérique de 10,25 pouces. Celui-ci est agrémenté, pour la première fois à bord d'un Kodiaq, d'un affichage tête haute qui sera livré de série ou en option selon le niveau de finition.

Coffre agrandi

Si l'espace pour les jambes est bon à l'avant, le fait de reculer son siège ne grève pas la place disponible pour les passagers arrière, qui peuvent eux aussi faire coulisser leur assise sur une bonne amplitude. En revanche, l'assise centrale est modeste, et le tunnel de transmission prend de la place. Dans le cas d'un voyage à quatre, un porte-gobelet amovible peut se positionner par-dessus de manière pratique. Le modèle mis à disposition étant une version 5 places, nous n'avons donc pas pu tester l'accès ou le confort au troisième rang. Skoda promet une meilleure garde au toit (+ 15 mm) et plus de confort, ce que nous pourrons certainement vérifier lors de nos premiers essais.

En 5 places, le volume de chargement du nouveau Kodiaq est annoncé à 910 dm^3, avec les sièges du deuxième rang avancés au maximum. C'est 75 dm^3 de plus que le modèle actuel dans la même configuration. En 7 places, l'espace restant n'est pas ridicule : 270 dm^3 tous sièges en place et 845 dm^3 avec les sièges du troisième rang rabattus. C'est 111 dm^3 de plus qu'un Renault Espace à 7 places, par ailleurs plus court de 4 cm.

Le Kodiaq, à l'image de Skoda, est un modèle pragmatique qui joue la carte du multi-énergie. Sa gamme à essence comportera deux moteurs, de 150 et 193 ch. Le premier – un 1.5 avec turbo à géométrie variable – sera micro-hybride et équipé d'un système de désactivation des








La place ne manque pas mais l'assise du centre est réduite. La banquette est coulissante.


910 dm³ de coffre (sièges arrière avancés) pour la version 5 places.



cylindres. La version supérieure arbore quant à elle un bloc de 2 l fort de 204 ch sur 4 roues motrices. Cette version sera plus confidentielle et forcément malussée, mais la carte "famille nombreuse" pourrait faire chuter sa fiscalité. En diesel, deux propositions seront là aussi au catalogue : 150 ch en entrée de gamme et 193 ch en 4 roues motrices. Ce sera le Skoda favori de ceux qui tractent ou habitent dans une région dictant l'achat d'une transmission intégrale. Dans tous les cas, une boîte DSG (automatique à 7 rapports) est livrée de série.

Mais la grande nouveauté est l'implantation d'une chaîne de traction hybride rechargeable sous le capot du Kodiaq. Celle-ci est composée d'un moteur 1.5 TSI de 150 ch et d'une machine électrique de 110 ch, ce qui permet d'obtenir une puissance combinée de 204 ch. L'ensemble est supporté par une boîte DSG à 6 rapports.

Hybride rechargeable : 100 km en tout électrique

Grâce à sa batterie de 25,7 kWh, le Kodiaq iV affichera une autonomie en tout électrique de 100 km. Cette barre psychologique sera désormais franchie par tous les nouveaux modèles du groupe Volkswagen. Grâce à son chargeur embarqué de 11 kW, cette version pourra retrouver de la vigueur électrique dans un laps de temps assez court, le système acceptant par ailleurs jusqu'à 50 kW de charge sur une borne de puissance suffisante.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Le nouveau Kodiaq rafraîchit son style, augmente son niveau technologique mais s'inscrit sagement dans la continuité du modèle existant. Ses habitués apprécieront, d'autres regretteront peut-être un certain manque d'audace, mais tout le monde sera d'accord sur l'habitabilité, le volume de coffre et la praticité d'usage (hormis le gabarit). Reste la question du prix, l'un des atouts traditionnels de Skoda, que la marque devra continuer de maintenir au plus juste pour assurer le succès de cette deuxième génération.

X1 coupé ou n

Les SUV coupés ont le vent en poupe ? Qu'à cela ne tienne, BMW joue la carte des poupées russes et propose avec son nouveau X2 une véritable réplique miniature des X4 et X6. Basé sur le récent X1 thermique et 100 % électrique, ce X2 de deuxième génération perd ainsi l'aspect crossover discret de son prédécesseur. Découverte de ce SUV coupé très affirmé.

Par **Nicolas Valeano**



Trois niveaux de finition sont au programme : base, M Sport comme ici (et extension M Sport Pro) et M35i en haut de gamme.



PHOTOS BMW

Un an après le renouvellement du SUV compact familial X1, voici le tour de son demi-frère, le X2. La première génération prenait des airs de crossover d'un genre plutôt discret, avec son allure compacte, sa lunette arrière assez verticale et son logo à l'hélice sur les montants de custode. Une recette qui a su séduire 380 000 acheteurs, mais les ambitions de BMW pour cette seconde génération (nom de code : U10) sont plus grandes. Pour faire face à des concurrentes comme les Audi Q3 et Q4 Sportback, le X2 se transforme en SAC *(Sport Activity Coupe)*, le terme déjà inventé par BMW pour son X6. Sa mission est de se muscler en style tout en conservant une belle fonctionnalité, se plaçant dans la gamme au-dessus du X1 avec lequel il partage la même base technique.

Première mesure : gagner en taille. Ainsi, le X2 2024 atteint-il une longueur respectable de

mini-X6 ?



Sebastian Trübsbach, designer en chef du X2, nous en explique les lignes.

BMW X2/iX2

À partir de **46 000 €***

Commercialisation : **mars 2024**

* Estimation du prix catalogue.



4,55 m, ce qui lui fait faire un bond de 19 cm par rapport à la génération actuelle et le situe 5 cm plus long que le X1. Ses autres dimensions sont en rapport avec ce nouveau gabarit, histoire de procurer des proportions harmonieuses à ce SUV coupé de 1,58 m de haut, 1,82 m de large et doté d'un empattement de 2,69 m (conservé du X1). *"Les dirigeants de BMW voulaient mieux différencier les X1 et X2, et ce fut un véritable défi de réussir une telle silhouette avec une architecture de traction*, explique Sebastian Trübsbach, designer en chef du projet. *Le X1 se concentre sur la fonctionnalité, le X2 a pour thème une sportivité extravertie, mais avec une praticabilité proche et un coffre équivalent."*

Pour cela, chaque détail est pensé pour affirmer le dessin de l'auto. Ainsi, le "regard" est différent de celui du X1, avec une signature lumineuse plus agressive. Cela ne suffit pas ? Le X2 est le premier véhicule compact à proposer la calandre illuminée Iconic Glow en ➤

option. Les surfaces vitrées sont soulignées de noir brillant et non de chromes, tandis qu'on retrouve l'intégration aérodynamique des poignées de porte du X1. Le X2 reçoit aussi un toit panoramique, un gros spoiler arrière ainsi qu'un extracteur massif, histoire de souligner la sportivité de sa poupe. La résistance au vent a été soignée : le Cx est de seulement de 0,25. Quant au badge BMW sur les custodes, Sebastian Trübsbach raconte qu'il était présent sur un côté des maquettes de design pour tester les réactions, mais il a été décidé que cela n'apportait rien de plus en style, tandis que cela polarisait les avis des clients.

Au final, le X2 arbore un design très extraverti, fait pour plaire à ceux qui rêvent du X6, mais en plus abordable, à la manière de ce que représente la Mercedes CLA pour les amoureux de la CLS.

Espace habitable préservé

Si l'aspect extérieur du X2 se démarque complètement du X1, en entrant à bord, on retrouve la belle planche de bord du modèle sur lequel il se base, à quelques détails près. Ainsi le X2, sportivité oblige, a-t-il droit à des empiècements aluminium et des coutures différentes. De nouvelles couleurs intérieures sont aussi au catalogue, comme les sièges beiges. Le X2 adopte le nouveau système d'exploitation OS9, construit sur une architecture Android Automotive au lieu de Linux, qui viendra dans le X1 à partir de novembre.

Dans un SUV coupé, la grande question est celle du compromis trouvé pour les places arrière, à préserver malgré la chute de pavillon. Le résultat est satisfaisant pour des passagers jusqu'à environ 1,80 m, avec une garde au toit très correcte même si elle perd 55 mm par rapport au X1. Attention, en version électrique, l'assise est rehaussée de 2 cm et la belle place aux jambes sous les sièges avant disparaît pour laisser la place à la batterie. Il en résulte un espace nettement moins confortable pour des adultes. La banquette reste fixe sur le X2, simplement rabattable selon une fonctionnalité 40/20/40 pour étendre le volume de chargement. Les versions thermiques ont droit à un beau volume de 560 dm^3 en comptant l'énorme espace sous le plancher, réduit à 515 dm^3 pour les versions 48 volts et 525 dm^3 en tout électrique. Dans tous les cas, le X2 reste très compatible avec un usage familial.



Le nouveau système de bord OS9, basé sur Android, conserve une interface propre à BMW et ne sera pas complètement converti à Google Automotive comme c'est le cas chez Renault par exemple.



Les nouveaux sièges Sport en cuir naturel ou synthétique intègrent une fonction massage.

Cet iX2 (électrique) M Sport est livré avec des roues de 20 pouces. Les versions thermiques peuvent monter jusqu'à 21 pouces.

La calandre pleine reprenant les motifs vus sur celle de l'iX1 caractérisent les versions électriques (à gauche), ainsi que les discrètes touches de bleu sur les roues et autour des logos. À droite, le X2 M35i xDrive (hybride rechargeable et sommet de la gamme).

Les chiffres pairs désignent les modèles plus sportifs dans la gamme BMW. Le design du X2 en est clairement le reflet.





L'espace dévolu aux passagers arrière est plus restreint pour les versions électriques.

Tout comme le X1 dont il reprend la base technique, le X2 est multi-énergies. Tout d'abord, il inaugure une version 100 % électrique iX2 xDrive30, forte de deux moteurs cumulant une puissance de 230 kW (313 ch) et 494 Nm de couple, de quoi faire passer cet engin d'un peu plus de 2 t de 0 à 100 km/h en 5,6 s. La batterie de 64,7 kWh net lui offre une autonomie comprise entre 417 et 449 km WLTP. Le chargeur embarqué de 11 kW peut passer à 22 kW en option, tandis que la recharge rapide DC culmine à 130 kW, permettant de repasser de 10 à 80 % en moins de 30 mn. Rapidement, une version traction de 204 ch nommée eDrive20 (qui arrive aussi sur le X1) ouvrira la gamme électrique.

Motorisation : le choix des armes

En essence, la gamme démarre avec un sDrive20i micro-hybride de 170 ch. Aucun modèle hybride rechargeable n'est plus prévu pour le X2, mais il a droit à plusieurs versions diesel, avec une sDrive18d de 150 ch et une xDrive20d de 190 ch micro-hybride.

Enfin, le sommet de la gamme est représenté par le X2 M35i xDrive, qui comprend en plus de sa présentation sportive certaines pièces hautes performances, notamment les freins bimatières et l'échappement 4 sorties de 100 mm, comme le X6M. De quoi combler l'absence de vrai modèle M, qui n'est pas programmé. Dans l'habitacle aux tons sombres, les baquets reçoivent un logo M éclairé. Sous le capot, le 4 cylindres double turbo développe 300 ch et 400 Nm distribués aux quatre roues, autorisant un 0 à 100 km/h en 5,4 s et une vitesse de 250 km/h. Ce moteur plein de santé rejoindra aussi la gamme X1, fabriquée sur les mêmes chaînes à Regensburg.

Au lancement du X2 en mars 2024, il faudra compter sur un tarif établi à 2 000 € de plus par rapport au X1, soit un prix d'accès aux alentours de 46 000 €. Un bond en avant de… 10 000 € par rapport à la version précédente, décidément plus humble que ce X2, deuxième du nom.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Dans le sillage du très réussi X1, le X2 joue la carte d'un style sportif voyant, sans perdre de vue les aspects pratiques indispensables à un usage familial. Une alternative intéressante et bien pensée, mais qui risque de ne pas séduire les propriétaires du premier X2, autrement plus sage, discret et abordable.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Lexus

LBX Voici le SUV urbain Toyota Yaris Cross déguisé en Lexus (4,19 m en longueur). Riche de 20 ch supplémentaires, soit 136 équidés après addition – cumulés, en partant du principe que l'attelage accordé au LBX recourt à l'hybridation non rechargeable. Au cœur du dispositif officie un 3 cylindres 1.5 de 91 ch, soutenu dans ses efforts, au choix, par un ou deux électromoteurs avec transmission aux 4 roues à la clé dans le second cas. La version bimoteur garde les 136 ch "originels", utile précision (puissance développée par les unités électriques non communiquée au moment où sont rédigées ces lignes). L'indéboulonnable boîte CVT que le groupe Toyota assigne à ses ensembles mécaniques hybrides se tient dans le décor. **LBX traction :** de 34 300 à 45 000 € au rythme de huit finitions, en intégrant les deux livrées Business réservées à la clientèle professionnelle et une série limitée de lancement. **LBX 4x4 :** de 44 600 à 47 000 €. Pas de malus à déplorer selon le probable barème 2024 (premières livraisons en février prochain).

De à Z A

Par **Jean Bourquin**



Lexus LBX

ADRIEN CORTESI

Peugeot

208 Bonne nouvelle, la 208 restylée reçoit le bloc essence micro-hybridé tiré du 3 cylindres 1.2 PureTech sans attendre la saint-glinglin. L'article décline deux puissances au choix *(voir le tableau ci-contre)* et, c'est à noter, ne fait cause commune qu'avec la boîte robotisée à 6 rapports dite "e-DCS6". De manière plus globale, et pour information, trois des quatre motorisations accordées à la 208 thermique échapperont au malus en 2024. Seule la moins puissante sera punie, à raison de 100 € (120 g/km). Sans faire vœu de pauvreté puisqu'elle a droit d'office à l'écran central tactile de 10 pouces, interface smartphone incluse, la 208 d'entrée de gamme, alias Active, se contente de peu, de la climatisation manuelle aux jantes en acier de 16 pouces. Le grand jeu est sorti dès l'échelon supérieur Allure, la main retenant le combiné d'instrumentation numérique de 10 pouces, la climatisation automatique monozone et des jantes alliage de 16 pouces. L'exécution GT offre en prime l'instrumentation en 3D, l'affichage tête haute, l'accès et le démarrage mains-libres, la caméra de recul, le chargeur smartphone par induction et les jantes de 17 pouces.



Peugeot 208

PEUGEOT

LA GAMME **PEUGEOT 208**

Puissance / Boîte	Finition	Prix	Malus 2023
Essence			
1.2 PureTech 75 ch BVM5	Active	19 200 €	0 € (1)
1.2 PureTech 100 ch BVM6	Active / Allure / GT	20 500 / 22 500 / 24 400 €	0 € (2)
Essence hybridation légère			
Hybrid 100 – 1.2 100 ch BVR6	Active / Allure / GT	23 200 / 25 200 / 27 100 €	0 € (2)
Hybrid 136 – 1.2 136 ch BVR6	GT	28 300 €	0 € (2)

(1) 100 € à partir du 1er janvier 2024. (2) 0 € à partir du 1er janvier 2024.

e-208 À savoir, la livrée E-Style qui couvre l'antédiluvien ensemble mécanique électrique de 136 ch est une série spéciale de lancement. En la mettant de côté, la 208 électrique fait valoir un équipement plus riche que sa sœur thermique aux deux premiers échelons de la gamme (démarrage mains-libres de série en livrée Allure, à titre d'exemple). Seul couac, le chargeur embarqué monophasé de 7,4 kW est fourni d'office de bout en bout de la gamme. Il faut débourser 400 € pour s'offrir les bienfaits du chargeur triphasé AC/DC 11/100 kW. Cela vaut pour l'E-208 E-Style.

LA GAMME **PEUGEOT E-208**

Puissance / Batterie	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus 2023
Monomoteur roues avant motrices					
Électromoteur 136 ch / 50 kWh	362 km	7,4 (1) / 100 kW	E-Style	35 900 €	5 000 € (2)
Électromoteur 156 ch / 54 kWh	410 km	7,4 (1) / 100 kW	Active / Allure / GT	35 300 / 37 400 / 39 300 €	5 000 € (2)

(1) Option 11 kW : 400 €. (2) 7 000 € sous condition de revenu.

Toyota

C-HR Premier point, la nouvelle génération du SUV compact C-HR en mode hybride "auto-rechargeable", selon l'expression du constructeur, ne sera pas malussée au moment des premières livraisons programmées en janvier 2024. Pas de malus au poids à craindre non plus. Ces choses dites, la grande affaire du C-HR nouvelle formule est l'adoption du module hybride rechargeable tel que défini dans le tableau ci-contre. Reconduits sous les mêmes configurations (4 cylindres 1.8 d'un côté, 4 cylindres 2.0 de l'autre), les deux modules hybrides non rechargeables sont plus puissants qu'au précédent épisode (respectivement 122 et 184 ch auparavant). Le plus musclé s'offre en prime les services d'une transmission aux 4 roues par l'intermédiaire de 2 électromoteurs, et ça aussi, c'est inédit. À titre indicatif, la teinte biton est fournie de série sur les livrées supérieures Collection et GR Sport, facturées au même prix. Les finitions Collection Première et GR Sport Première sont des séries spéciales de lancement.


Toyota C-HR

ARNAUD SAUNIER

LA GAMME **TOYOTA C-HR**

Puissance / Boîte	Finition	Prix	Malus 2024 (1)
Essence hybridation non rechargeable			
Hybride 140 – 140 ch cumulés CVT (2)	Dynamic / Design / Collection	34 900 / 36 900 / 41 400 €	0 €
Hybride 200 – 198 ch cumulés CVT (3)	Design / Collection / GR Sport / Collection Première	38 900 / 43 400 / 43 400 / 47 400 €	0 €
Hybride 200 AWD-i – 198 ch cumulés CVT 4x4 (4)	GR Sport / GR Sport Première	45 400 / 49 400 €	0 €
Essence hybridation rechargeable			
Hybride Rechargeable 225 – 223 ch cumulés CVT (5)	Design / Collection / GR Sport / Collection Première / GR Sport Première	44 900 / 49 400 / 49 400 / 53 400 / 53 400 €	0 €

(1) Premières livraisons : janvier 2024. (2) 4 cyl. 1.8 98 ch + électromoteur 94 ch. (3) 4 cyl. 2.0 152 ch + électromoteur 111 ch. (4) 4 cyl. 2.0 152 ch + 2 électromoteurs (avant/arrière : 111/41 ch). (5) 4 cyl. 2.0 152 ch + électromoteur 163 ch. Autonomie en mode électrique en cycle mixte : 66 km.

BERCY GÂCHE LE PL

L'année prochaine, le malus écologique sera à nouveau durci. Il atteindra 60 000 € pour les voitures dont les émissions de CO_2 sont supérieures à 193 g/km. L'hybridation permettra aux motorisations essence d'éviter ou de limiter le malus 2024.

Par **Bertrand Gay**

Avec la nouvelle grille de malus et les autres dispositions, qui entreront en vigueur au 1er janvier 2024, le marché de la voiture abordable et bien motorisée va subir de nouvelles contraintes, voire des arrêts de commercialisation pour certaines d'entre elles. Évidemment, cette hausse du malus vise à chasser du marché les voitures les moins vertueuses en CO_2 au nom de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

LE MALUS CO_2 TOUCHE DÉSORMAIS LES COMPACTES PREMIER PRIX

Au cours des trois dernières années, la grille de malus reposait sur la même formule de calcul avec un décalage de 5 g/km de CO_2 d'une année à l'autre. Cette fois, le malus CO_2 2024 évolue fortement : son seuil d'activation est bien avancé de 5 g/km comme les années précédentes, mais sa formule de calcul est bien plus agressive. Dès la catégorie des compactes, le malus devient une réalité avec laquelle il faut compter : de 50 à 150 € pour une Renault Clio TCe 100 et autant pour une Dacia Sandero SCe 65. Dans la gamme de la compacte roumaine, seule la version Eco-G au GPL échappe au malus.

En milieu de gamme, la moins chère des Peugeot 308 avec son moteur PureTech 130 sera redevable de 190 € en version Active Pack (124 g/km). Rappelons que le malus CO_2 tient compte des niveaux d'équipement. Ainsi, la version Allure et ses 127 g/km augmentent le malus de 50 €. Plus haut en gamme, les SUV du segment C voient leur malus augmenter fortement. Avec le moteur essence PureTech 130, un Citroën C5 Aircross, avec ses 142 g/km de CO_2 dans sa version supérieure, serait redevable d'un malus de 1 172 € en 2024 contre 740 € cette année. L'hybridation légère arrive donc à point nommé pour le SUV Citroën. Avec son nouvel Hybride 136 ch, il parvient à abaisser son seuil de rejets CO_2 à 129 g/km pour un malus de seulement 190 €. Notons que l'ensemble des marques du groupe Stellantis vont progressivement adopter cette technologie.

Le nouveau malus touche donc une base plus large avec une augmentation de malus de quelques centaines d'euros. Un impôt efficace touche un grand nombre d'assujettis avec des montants unitaires faibles, dit-on à Bercy. Nous y sommes.

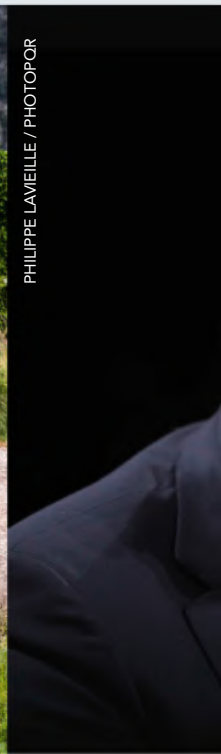
HYBRIDATION OBLIGATOIRE POUR LE HAUT DE GAMME

Mais dès 160 g/km de CO_2, les montants du malus 2024 deviennent plus lourds. Pour un tel grammage, l'augmentation est de 1 160 €. En trois ans, le montant associé à ces 160 g/km est passé de 1 504 à 4 279 €, soit une augmentation de 2 775 €. Cette tranche de montants concerne finalement peu de voitures, car les SUV et berlines de gammes moyennes et supérieures des marques généralistes se sont largement hybridées (Peugeot 3008, 408, Renault Austral, Espace, Rafale) et proposent des valeurs de CO_2 proches des 120 g/km pour les hybrides non rechar-



Le Citroën C5 Aircross PureTech 130 (740 € maximum de malus aujourd'hui) passe à l'hybridation pour échapper aux 1 172 € de malus qui l'attendraient en 2024.

FLORIAN GROUT



PHILIPPE LAVIEILLE / PHOTOPQR

AISIR

geables. Les marques premium offrent encore des versions essence et diesel, non ou peu (48 volts) hybridées, ce qui leur assure des valeurs de CO_2 encore acceptables. Ainsi, les récentes Mercedes Classe E essence ne dépassent pas les 148 g/km pour une berline E 200 Exclusive Line.

DES DÉTAILS QUI COMPTENT

En 2023, le malus CO_2 était plafonné à 50000 €, il l'est désormais à 60000 €. En trois ans, le malus attribué à une voiture émettant 200 g/km de CO_2 a quadruplé, passant de 14881 € à 60000 €. Autre subtilité, en 2024, le malus ne sera plus plafonné à la moitié du prix de vente. Cette disposition va particulièrement pénaliser les voitures sportives abordables *(voir encadré p. 36)*.

De plus, le malus sera désormais applicable aux pick-up à quatre places. Pour garder l'exonération de malus applicable aux véhicules utilitaires, ces derniers ne doivent pas proposer plus de trois places.

Rappelons que le malus est applicable à la première immatriculation en France. Il concerne donc les voitures d'occasion achetées à l'étranger. Pour ces voitures, le malus s'appuie sur les émissions de CO_2 en norme WLTP (ou NEDC pour les modèles plus anciens). À partir de 2024, la décote annuelle applicable à ces voitures est réduite de moitié, 5 % au lieu de 10 %, Pour éviter un ➛



Au fil des années, Bruno Le Maire et Bercy réduisent les opportunités d'échapper au malus. L'écologie au service des rentrées fiscales.



LAURE BOYER / HL / AFP

Malus CO_2 2024

ÉMISSIONS DE CO_2 (g/km de CO_2)	MALUS 2023 (montant en €)	MALUS 2024 (montant en €)
118	0	50
119	0	75
120	0	100
121	0	125
122	0	150
123	50	170
124	75	190
125	100	210
126	125	230
127	150	240
128	170	260
129	190	280
130	210	310
131	230	330
132	240	360
133	260	400
134	280	450
135	310	540
136	330	650
137	360	740
138	400	818
139	450	898
140	540	983
141	650	1074
142	740	1172
143	818	1276
144	898	1386
145	983	1504
146	1074	1629
147	1172	1761
148	1276	1701
149	1386	2049
150	1504	2205
151	1629	2370
152	1761	2544
153	1701	2726
154	2049	2918
155	2205	3119
156	2370	3331
157	2544	3552
158	2726	3784
159	2918	4026
160	3119	4279
161	3331	4543
162	3552	4818
163	3784	5105
164	4026	5404
165	4279	5715
166	4543	6126
167	4818	6537
168	5105	7248
169	5404	7959
170	5715	8770
171	6039	9681
172	6375	10692

ÉMISSIONS DE CO_2 (g/km de CO_2)	MALUS 2023 (montant en €)	MALUS 2024 (montant en €)
173	6724	11803
174	7086	13014
175	7462	14325
176	7851	15736
177	8254	17247
178	8671	18858
179	9103	20569
180	9550	22380
181	10011	24291
182	10488	26302
183	10980	28413
184	11488	30624
185	12012	32935
186	12552	35346
187	13109	37857
188	13682	40468
189	14273	43179
190	14881	45990
191	15506	48901
192	16149	51912
193	16810	55023
194	17490	60000
195	18188	60000
196	18905	60000
197	19641	60000
198	20396	60000
199	21171	60000
200	21966	60000
201	22781	60000
202	23616	60000
203	24472	60000
204	25349	60000
205	26247	60000
206	27166	60000
207	28107	60000
208	29070	60000
209	30056	60000
210	31063	60000
211	32094	60000
212	33147	60000
213	34224	60000
214	35324	60000
215	36447	60000
216	37595	60000
217	38767	60000
218	39964	60000
219	41185	60000
220	42431	60000
221	43703	60000
222	45000	60000
223	46323	60000
224	47672	60000
225	49047	60000
226 et plus	50000	60000

Évolution du malus CO_2 de 2021 à 2024

ÉMISSIONS DE CO_2 NORMALISÉES WLTP (g/km de CO_2)	MALUS 2021 (montant en €)	MALUS 2024 (montant en €)	AUGMENTATION (montant en €)
120	0	100	+ 100
130	0	310	+ 310
140	210	983	+ 773
150	540	2205	+ 1665
160	1504	4279	+ 2775
170	3119	8770	+ 5651
180	5715	22380	+ 16665
190	9550	45990	+ 36440
200	14881	60000	+ 45119

Malus au poids 2024

CLASSE DE MASSE	TARIF DE LA CLASSE (€ par kg supplémentaire)
Jusqu'à 1599 kg	0
De 1600 à 1799 kg	10
De 1800 à 1899 kg	15
De 1900 à 1999 kg	20
De 2000 à 2099 kg	25
2100 kg et plus	30



Dacia Sandero SCe 65 : malussée pour la première fois en 2024, de 50 à 150 € selon la finition.

ARNAUD SAUNIER

malus sur une belle limousine ou une sportive dénichée à l'étranger, il faudra ainsi une voiture de 20 ans, donc Crit'Air 3 au mieux.
La date limite de commande pour bénéficier du malus 2023 n'a pas été clairement annoncée : sera-ce le 31 décembre comme les années passées ou le 15 décembre avec livraison au 15 mars comme pour le bonus 2023 ?

UN MALUS AU POIDS PLUS SÉVÈRE

Pour 2024, le malus au poids évolue lui aussi. Son seuil d'activation est abaissé de 200 kg. Désormais, une voiture de 1600 kg est concernée par ce malus. D'autre part, le mode de calcul a évolué et repose sur le principe des tranches, comme l'impôt sur le revenu. Plus la voiture est lourde, plus le supplément est élevé. À partir de 1600 kg, donc, le malus est de 10 € par kg supplémentaire, puis de 15 € à partir de 1800 kg, puis 20, 25 et 30 €.
Les voitures électriques et les hybrides rechargeables capables de rouler plus de 50 km en ville sur le seul moteur électrique sont exemptées de malus au poids. L'abattement "famille nombreuse" (à partir de 3 enfants, la masse taxable est réduite de 200 kg par enfant pour un véhicule de 5 places ou plus) est reconduit, mais n'est plus exerçable qu'une fois par période de 2 ans.
Rappelons que la valeur retenue pour le calcul de ce malus est la "masse en ordre de marche", c'est-à-dire le poids du véhicule, avec ses fluides moteur, le réservoir de carburant rempli à 90 %, la roue de secours et l'outillage si la voiture en est dotée, ainsi que 75 kg simulant un conducteur. Enfin, si le plafond de 60000 € est déjà atteint par le calcul du malus CO_2, le malus au poids ne s'y ajoute pas.

LES MAUVAIS CALCULS DE BERCY

La raréfaction des voitures de marques généralistes dans la tranche des 160 à 180 g/km de CO_2 montre que les constructeurs ont adapté leur offre à la fiscalité. Il en sera de même l'an prochain avec les voitures sportives lourdement malussées : celles-ci disparaîtront de l'offre et celles qui resteront verront leurs ventes fortement décliner. Sur les 5000 ventes de "sportives abordables" (de la Toyota GR Yaris jusqu'à la BMW Z4) en 2023, il est possible d'estimer les recettes liées à leur vente (TVA et malus) à 60 millions d'euros. La disparition de cette offre ne sera pas compensée par l'achat d'une voiture, car l'acheteur qui a envie d'une Porsche 718 n'a pas l'intention de se tourner vers un SUV hybride. Ces 60 millions d'euros fondront comme neige au soleil et ne seront que très partiellement compensés par l'abaissement du seuil d'entrée dans le bonus CO_2. ■



Menacée par un malus de 60000 € pour un prix de 33900 €, la Toyota GR86 quittera la scène en 2024. Elle ne sera pas la seule.

ADRIEN CORTESI

Les sportives abordables, premières victimes du malus 2024

Jusqu'à présent, les acheteurs de voitures sportives ont accepté bon gré mal gré le malus demandé. Mais l'an prochain, la taxe pour l'achat d'un modèle émettant 180 g/km de CO_2 doublera et atteindra 22380 € au lieu de 9550 €. Un tel montant deviendra inenvisageable pour beaucoup de clients, et les constructeurs en tirent déjà leurs conclusions. Avec 186 g/km de CO_2, la Toyota GR Yaris aurait eu un malus de 35346 € en 2024, ce qui aurait doublé son prix de vente. L'acheteur d'une GR86 de la même marque aurait dû s'acquitter d'un malus CO_2 de 60000 € alors que le prix de base de ce coupé n'est que de 33900 € ! Pas étonnant que le constructeur vienne de retirer les deux modèles de son tarif 2024. Idem pour la Ford Mustang, qui jettera l'éponge alors qu'un malus de 60000 € aurait doublé son prix de vente. Pour limiter les dégâts, l'acheteur d'une BMW Z4 s'interdira le 6 cylindres et se contentera du sage sDrive20i *(essai p. 68)* et de ses 161 g/km de CO_2. Chez Porsche, le 718 Cayman est condamné par ses 212 g/km de CO_2 et le malus de 60000 € qui s'y attache.
Les dernières GTI du marché (Volkswagen Golf, Audi A3, Mercedes Classe A AMG) vont également souffrir, même si la première nommée n'émet que 160 g/km de CO_2, soit un malus de 4279 €.

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Outre les électriques et les hybrides rechargeables, les voitures à motorisation micro-hybride ou hybride non rechargeable seront les grandes gagnantes de ces malus 2024 : avec des valeurs de CO_2 comprises entre 80 et 120 g/km, ces motorisations assurent à des modèles de grande diffusion une taxation minimale, mais à deux conditions : échapper au malus au poids, et rester à un prix suffisamment abordable pour éviter de payer trop de TVA !

Auto Classiques Plus HORS-SÉRIE

21 MODÈLES MYTHIQUES



Découvrez une sélection de modèles marquants, français et étrangers, luxueux ou sportifs qui ont séduit et fait rêver une génération d'automobilistes : Dyna Panhard, Opel Olympia, R8 Gordini 1300, Cabriolet 404 Peugeot...

Une invitation à remonter le temps pour le plaisir des yeux !

EN VENTE ACTUELLEMENT

ZONE ROUGE

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



Le 5008 s'allonge, et l'empattement comme le porte-à-faux arrière suivent le mouvement. Ce SUV dessiné à l'équerre accentue sa fonction de véhicule familial.



Impossible de confondre le nouveau 5008 avec le nouveau 3008. Marqué par sa poupe verticale, le premier reste un SUV normalement constitué.

PHOTOS : CARPIX

PEUGEOT 5008 : 7 CHAISES ÉLECTRIQUES

Après le 3008, vient le 5008, dont le profil et la mission restent inchangés. Électrification totale ou partielle au programme. Ça, c'est inédit.

Toujours 7 places. C'est dans le cahier des charges du 5008, et c'est ce qui lui a assuré jusqu'ici un joli succès commercial à l'échelle de la catégorie des SUV familiaux. On change rarement une formule qui gagne, le 5008 garde donc ses 7 places et par là même sa silhouette de SUV en bonne et due forme. Poupe plantée droit de rigueur, là où le 3008 incline fortement sa lunette arrière. Les deux véhicules sont clairement différenciés.

Quitte à faire, autant améliorer ladite formule. Il est acquis que le nouveau 5008 est plus imposant que son prédécesseur (un peu plus de 4,70 m en longueur, selon nos estimations, contre 4,64 m pour l'actuelle mouture). L'empattement suit fort logiquement le mouvement, sachant que la plateforme multi-énergie STLA inédite sur laquelle repose le spécimen autorise jusqu'à 2,90 m entre les deux essieux. Dans le cas présent, cela se joue entre cette valeur et les 2,84 m de la génération en cours.



De l'électrique léger, de l'électrique partiel en mode rechargeable et de l'électrique total pour le 5008. Pas de diesel dans le décor. Les gros rouleurs apprécieront…

Bimoteur ou pas ?

Le 5008 embarque jusqu'à 7 personnes, quelle que soit la motorisation choisie, sauf, peut-être, dans un cas. La configuration est bien sûr possible avec les deux ensembles électriques monomoteurs attribués au nouvel entrant, les mêmes que l'on retrouve dans les entrailles du 3008 (210 ch standard et 230 ch Long Range). Quid, en revanche, de la solution bimoteur et ses 4 roues motrices ? Sur la question, nos sources divergent. D'un côté, c'est non. L'électromoteur installé sur l'essieu arrière éjecte les deux sièges du troisième rang. Rédhibitoire. De l'autre, c'est concevable. 320 ch en configuration 5 places avec un gros coffre, pourquoi pas ? Ces interrogations ne se posent pas avec le module hybride rechargeable réquisitionné (195 ch cumulés), et pour cause : la batterie de traction est placée sous les sièges avant. Le bloc essence 1.2 micro-hybridé de 136 ch s'invite à la fête, c'est entendu.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : été 2024

À partir de : 43 000 € *

Concurrents : Renault Espace pour les versions thermiques, Kia EV9 pour l'électrique en version 7 places.

* Estimation.

PHOTOS : CADILLAC



Dans le sillage du Lyriq, suivront des cohortes de GM électriques.



PRODUIT

Cadillac : envolée Lyriq en Europe

Flash-back. General Motors quitte l'Europe en 2017 à la suite de la revente de la licence Opel/Vauxhall à l'ex-groupe PSA. La Chevrolet Corvette et le SUV thermique Cadillac XT4 restés sur place montent la garde devant l'ambassade, dans l'attente d'un retour programmé. Les dirigeants de GM, nous l'avons dit, n'ont jamais caché leur intention de reprendre pied en Europe. C'est parti. La première vague d'assaut revêt l'apparence du SUV électrique Lyriq labellisé Cadillac, disponible à la commande dès maintenant en Suisse au prix de 82 000 francs locaux (85 016 €). La fiche signalétique de ce malabar (5 m en longueur) mentionne la présence de deux électromoteurs libérant au total 528 ch. La harde puise son énergie dans une batterie de 102 kWh et prétend déplacer l'engin sur une distance de 530 km en une seule charge. Le récital Lyriq débutera en France à la fin de l'année 2024.

GAMMES

Elles quittent la France

FIAT


La Tipo n'a pas trouvé son public.

FIAT

■ Fiat ferme les commandes de la Tipo en France, où elle n'est désormais disponible que sur stock. La faute à des ventes confidentielles (753 exemplaires écoulés au cumul des neuf premiers de l'année), pour une voiture destinée en priorité, il est vrai, aux marchés émergents. Les chaînes de production de la Tipo tournent toujours en Turquie. À plein régime.

■ Fiat ne stoppera pas les chaînes de production de la 500 Hybrid, l'unique version thermique restante de son best-seller né en 2007, avant au moins un an. La Panda, pour sa part, est assurée de poursuivre sa route jusqu'en 2026, aux côtés du modèle du même nom tout électrique attendu dans le courant de l'année 2024. Pour autant, la filiale française du constructeur italien ne passe plus commande de ces deux voitures auprès de l'usine polonaise depuis le début du mois d'octobre. Au terme du troisième trimestre, la 500e électrique supplante la 500 légèrement hybridée sur le marché français, et la Panda brille par son absence dans le Top 100 des ventes. Ceci explique cela. Les stocks de ces automobiles bon marché ne seront pas épuisés avant la fin du premier trimestre 2024, d'après les prévisions.

FORD


Un V8 pour pas trop cher… C'est fini.

FORD

■ Le site Internet grand public du constructeur américain en fait foi, il n'est plus possible de configurer la Mustang. Ford, semble-t-il, préfère prendre les devants avant l'entrée en vigueur d'un malus 2024 profilé "tueur en série". Cela peut se comprendre. La Mustang de base aurait écopé d'un malus supérieur à son prix (58 400 €, contre une pénalité de 60 000 €) si elle avait poursuivi sa carrière commerciale en France.

TOYOTA


Une sportive abordable. Fini aussi.

GREG

■ Le malus 2024 *(voir notre enquête p. 34)*, encore lui, boute hors de France les sportives GR Yaris et GR86 : ratios prix/malus respectifs de 37 400/35 346 € et 33 900/60 000 € ; inutile d'insister. Bilan, ces deux Toyota sont absentes du millésime 2024 d'après le tarif général daté du 3 octobre dernier.

76 174

C'EST LE NOMBRE DE VISITEURS QUI ONT ARPENTÉ LES ALLÉES DU SALON DE LYON DU 28 SEPTEMBRE AU 2 OCTOBRE.



RICHARD MOUILLAUD / PHOTOPQR

Cela représente une fréquentation en hausse de 17 % par rapport à l'édition 2022. Record battu pour le Salon de Lyon, qui s'impose désormais parmi les grands raouts automobiles européens *(lire aussi p. 84)*. La recette est simple, et elle paie. Les producteurs s'adressent directement aux consommateurs en axant leurs échanges sur la vente et le conseil, sans verser dans l'esbroufe via des stands coûteux. Message reçu cinq sur cinq par les principaux intéressés. 50 constructeurs ont fait le déplacement à Lyon cette année, une noble assemblée qu'aucun Salon de plus grande renommée ne réussit à réunir depuis belle lurette. 280 voitures exposées, dont 35 nouveautés, et 400 véhicules disponibles à l'essai : les amoureux de la "bagnole" n'en demandaient pas tant…



CHRISTOPHE ARCHAMBAULT / AFP

“Nous nous concentrons sur notre objectif de maintenir les émissions de gaz à effet de serre des Jeux de Paris 2024 à un niveau inférieur de 50 % à celles des précédentes éditions.”

***Tony Estanguet**, président du comité d’organisation des JO de Paris 2024.*

Et c’est Toyota qui fournit le matériel nécessaire, en tant que partenaire “mobilité” de l’événement. Le constructeur mettra à disposition de l’ensemble des acteurs des JO 2674 véhicules électrifiés. Parmi eux, 500 Mirai nourries à l’hydrogène, qui rejoindront le parc de taxis parisiens jusqu’à la fermeture des festivités. Les athlètes des épreuves paralympiques, s’il y a lieu, se déplaceront à bord de ludospaces électriques adaptés, badgés Toyota mais issus des usines de l’ex-groupe PSA. française…

COUP DE POUCE
La Formule 1 a sa bible

Tout savoir sur la Formule 1 depuis le premier grand prix de l’histoire disputé sur le circuit de Silverstone (Grande-Bretagne) en 1950. Les voitures, les pilotes, les hommes de l’ombre, les évolutions technologiques, les faits les plus marquants en course, les drames également : cette somme couvre tous les aspects d’une discipline sportive qui soulève une ferveur populaire jamais contredite à travers le monde. Et qui ne cesse de progresser.



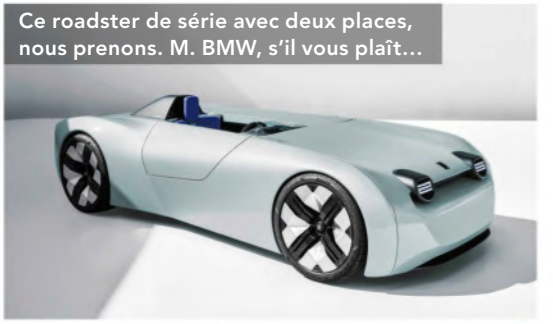
Une bible, osons le mot, rédigée de mains de maîtres, au pluriel car ils sont trois à tenir les plumes. Johnny Rives, entré au journal *L’Équipe* en 1960 pour y devenir un spécialiste reconnu des sports mécaniques, auteur de 17 ouvrages à ce jour sans compter celui-ci ; Jean-Louis Moncet, qu’il est inutile de présenter dans ces colonnes, auteur lui aussi (*La Formule 1, ma famille,* l’an dernier) ; et Alain Pernot, toujours diligent dans ces mêmes colonnes et celles de *Sport Auto*. Lecture chaudement recommandée.

Le Grand Livre de la F1
Jean-Louis Moncet, Alain Pernot et Johnny Rives
Préface d’Alain Prost
288 pages
Éditions Marabout
42 €
En librairie le 2 novembre 2023

CONCEPT CAR
Triumph d’un instant

Triumph Motor Company disparaît en 1984. Le constructeur britannique laisse derrière lui une poignée de monuments de l’histoire automobile, dont le chef-d’œuvre qu’est la TR4 (1961-1967) dessinée par le carrossier italien Giovanni Michelotti. Des mythes qui font toujours regretter la mise à mort de Triumph. Le concept car TR25 sorti du studio de design londonien Makkina fait-il naître l’espoir d’une résurrection ? La réponse est non. L’appellation Triumph reste la propriété de BMW, lequel ne manifeste aucunement l’intention de relancer la marque. Encore est-il question de BMW dans cette affaire. Et pour cause, le roadster TR25 repose sur la base technique de feu la citadine électrique i3s (184 ch). Là n’est pas l’essentiel. Nous retenons avant tout la référence explicite au prototype TR2 dit “Jabbeke” (1953), avec à la clé une ligne aussi sobre qu’atemporelle, pas moins moderne. Superbe réalisation, qui alimente les regrets exprimés plus haut.

Ce roadster de série avec deux places, nous prenons. M. BMW, s’il vous plaît…





PHOTOS : MAKKINA

19710

C’EST LE NOMBRE DE PEUGEOT NEUVES IMMATRICULÉES EN FRANCE EN SEPTEMBRE.



PEUGEOT

Cela représente une part de marché de 12,6 % et une régression de 16,3 % par rapport au mois de septembre 2022. Au cumul des neuf premiers mois de l’année, Peugeot reste positif, mais de peu (185 020 immatriculations, 14,4 % de part de marché, + 0,8 %). Durant la même période, la 208 progresse à petits pas (69 203, 5,4 %, + 2 %), la 308 creuse son trou (32 469, 2,5 %, + 3,4 %) et le 5008 en fin de vie pète la forme (12 959, 1 %, + 17,1 %). Dans le sens inverse, le 2008 tousse (37 592, 2,9 %, - 2,1 %) et le 3008 dévisse (22 610, 1,8 %, - 15,2 %) ; comme quoi, son remplaçant tombe pile-poil au bon moment. La 408 la joue modeste (6 252, 0,5 %) et la 508 a quitté le Top 100 en septembre.

COURSE

Karts en main à Nice



PHOTOS : LAGORCE EVENTS



Philippe Bianchi (à gauche) et Franck Lagorce, aux manettes de l'eKart City.

Rendez-vous à Nice le week-end des 21 et 22 octobre pour découvrir un nouveau championnat dans les sports mécaniques. Du Karting, en l'occurrence, en mode tout-électrique comme l'appellation eKart City l'indique. Cette première épreuve, donc, se découpe en plusieurs manches, parmi lesquelles 12 très jeunes pilotes de 9 à 11 ans sont invités à se départager. Le vainqueur recevra le Volant Jules Bianchi, à l'initiative du père du pilote de Formule 1 disparu en juillet 2015 à la suite d'un accident survenu en course en octobre 2014. Philippe Bianchi, qui n'a de cesse, à raison, de rendre hommage à son fils, fait partie de l'équipe créatrice puis organisatrice, au côté de l'ancien pilote Franck Lagorce. Le championnat eKart City visitera cinq villes françaises en 2024.

Trophée eKart City Volant Jules Bianchi
Port de Nice (Alpes-Maritimes), les 21 et 22 octobre

Les chiffres du marché français en septembre 2023



1 288 625

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées au terme du troisième trimestre (+ 15,9 % par rapport à la même période en 2022).

2 788

Le nombre de Lynk & Co 01, le SUV hybride rechargeable chinois (basé sur un Volvo XC40), immatriculés du 1er janvier au 30 septembre. À titre de comparaison, le Citroën C5 Aircross, leader de l'espèce, s'est écoulé à un peu plus de 4 000 exemplaires.

91,3 g/km

La moyenne des émissions de CO_2 produites par les voitures neuves immatriculées en septembre. C'est la donnée la plus basse enregistrée à ce jour.

156 304

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en septembre (+ 10,8 % par rapport au mois de septembre 2022).

INDUSTRIE

L'Alliance Renault-Nissan se vide de sa substance

"L'organisation des achats de l'Alliance évoluera vers des organisations distinctes axées sur une approche projet par projet." Daté du 26 septembre dernier, le communiqué de Renault Group duquel est tirée cette citation marque, *de facto*, la fin de l'Alliance sous sa forme actuelle. À cela une raison. La structure susmentionnée dite Alliance Purchasing Organization (APO), dissoute dans les faits, n'était rien d'autre que le cœur du réacteur. Créée en 2001 dans le but de mettre au pot commun les achats des entités concernées, elle a permis des synergies qui se sont chiffrées en milliards d'euros. Des économies d'échelle substantielles, pour faire court. Dorénavant, les protagonistes élaboreront leurs projets respectifs chacun de leur côté, ce qui n'interdit pas des coopérations au cas par cas. La Nissan Micra à venir restera le clone de la Renault 5 électrique. L'Alliance, toujours existante sur le papier, devient par là même une coquille vide.

Ils sont tout sourire et toujours alliés. En théorie…



DANIEL LEAL / AFP

OFF

Hyundai nous envoie Casper

HYUNDAI



Ce n'est pas un gentil fantôme, juste un SUV de poche (3,60 m en longueur) lancé dans la circulation sud-coréenne il y a deux ans. Attendue dans les mois qui viennent, sa version électrique débarquera en Europe dans la foulée avec 86 ch dans ses entrailles. Prix amicaux en perspective.

Daihatsu Copen : on espère

Daihatsu, propriété de Toyota, va dévoiler à la fin du mois un concept car qui modernise, sans le dénaturer, le petit roadster Copen. Cette voiture pleine de charme connut en France un joli succès d'estime entre 2005 et 2011, et de ce fait, nous nous prenons à espérer l'arrivée de sa probable descendante sur nos terres. Ce n'est pas gagné, Daihatsu ayant quitté l'Europe en 2013.

RENAULT



Renault Kardian : visa refusé

Les Brésiliens auront bientôt la primeur du SUV urbain Kardian, lequel fait valoir une identité visuelle qui lui est propre. Donc ce n'est pas la resucée d'un modèle européen. Une stratégie selon toute probabilité payante, pour un véhicule qui ne viendra pas en Europe.

La synthè parfaite

Fini, les coupés Classe C et Classe E. Place au CLE ! Trois lettres, dans l'alphabet Mercedes, pour désigner le nouveau deux en un entre Classe C et E. Style élégant, équipements high-tech et qualité de fabrication léchée sont quelques atouts de ce "2+2". Quoi d'autre ?

Par **Charles Thouluc** Photos **Yann Lefebvre**



se
?





L'avis de Charles Thouluc

Il n'est pas parfait, mais j'aime sa douceur d'utilisation et la sensation d'espace à bord.

80% Quotient Émotionnel

Chez Mercedes, le coupé est une institution ; tout au long de sa riche histoire, le constructeur allemand a toujours donné une place importante à ces modèles au sein de sa gamme, avec plus ou moins de réussite. Quelle tournure prendra la carrière du nouveau CLE ? Il est bien trop tôt pour répondre. Sa commercialisation commence tout juste. Une chose est sûre, il devrait rapidement éclipser les coupés Classe C et Classe E qui n'ont pas eu le succès escompté, en tout cas chez nous. Mercedes met donc tout bonnement fin à leur activité et les remplace par ce CLE, un coupé au gabarit imposant (4,85 m de long), plus proche de celui d'une Classe E que d'une Classe C. Il étire son profil sur 16,4 cm de plus que l'actuel coupé Classe C et sur 1,5 cm de plus que le coupé Classe E. Avec sa poupe ramassée, ses hanches légèrement rebondies, sa lunette très inclinée, il dégage aussi plus de puissance et de sportivité. Un coup de crayon de designer avantageux pour le style, mais pénalisant au moment de la prise en main. Assis bas, entouré par une ceinture de caisse haute et des petites surfaces vitrées, le conducteur peine à trouver ses repères pour sortir d'un parking ou changer de direction en ville, au milieu d'une circulation dense. Un lieu où ce grand coupé n'est pas vraiment à son avantage.

POUR LE MOMENT, IL S'AGIT DE LA VERSION LA PLUS CAPÉE •••

Au contraire, sur les grands axes, sa conduite devient beaucoup plus facile. Surtout avec 258 ch sous le capot ! Une puissance honorable sur le papier mais qui n'impressionne plus guère à l'heure où les voitures électriques de ce gabarit dépassent les 400 ch et bien plus, et qui n'est pas de trop pour déplacer les 1 855 kg (annoncés par le constructeur) de l'engin. Pour le moment, il s'agit de la version la plus capée, mais d'autres déclinaisons suivront, notamment le CLE 450, doté d'un 6 cylindres essence de 381 ch et, en 2024, une motorisation hybride rechargeable. Au lancement, Mercedes propose également un "petit" diesel de 200 ch et un essence de 204 ch. Notez que seules les deux versions les plus ➤





La présentation est identique à celle de la Classe C. Seuls le système multimédia MBUX et la grande tablette tactile de 11,9 pouces sont empruntés à la Classe E.





❶ Le combiné d'instrumentation comprend différents menus, dont le GPS. ❷ Leur sélection s'opère via les touches sensitives sur le volant qui demandent du doigté à l'usage. ❸ On retrouve des icônes identiques à celles de nos smartphones. Affichées en gros, elles sont faciles à sélectionner en conduisant. ❹ Les sièges sport en cuir sont élégants. Mais leur garniture peu épaisse n'optimise pas le confort.







Le châssis Sport et les jantes de 19 pouces ont une contrepartie : un confort un peu ferme pour une Mercedes.



❶ L'assise creusée des faux sièges intégrés dans la banquette offre un excellent maintien du bassin. ❷ Le coffre affiche un volume (420 dm^3) moyen comparé à la concurrence. De plus, il n'est pas pratique à cause de sa faible hauteur, de ses parois torturées et de sa profondeur.



puissantes comme celle de notre essai reçoivent la transmission intégrale 4Matic de série. Tous ces moteurs sont équipés d'une micro-hybridation 48 volts pour réduire la consommation de carburant et, par voie de conséquence, abaisser les rejets de CO_2.

Le CLE est aussi obligatoirement doté d'une boîte automatique à 9 rapports "9G-Tronic". Douce dans les changements de vitesse, elle manque toutefois de rapidité, même avec le mode Sport sélectionné. Un court temps de réponse est perceptible à la remise des gaz, à la sortie d'un virage, avec parfois un léger à-coup accompagné d'un petit claquement dans la transmission. Un désagrément qui n'est en rien rédhibitoire tant la conduite de ce coupé donne le sourire par ailleurs. Précis et rigoureux, il affiche également une certaine agilité. Une qualité qu'il doit à son châssis Sport rabaissé de 15 mm comparé à celui de la Classe C Coupé, à sa direction à la fois directe et précise, mais aussi à ses 4 roues directrices. Une dernière caractéristique technique toutefois optionnelle, incluse dans le pack Technique à 2 350 € et qui apporte plus d'efficacité au comportement de la voiture dans les virages.

Pour autant, le CLE ne peut prétendre au titre de coupé sportif. Son poids élevé nous le rappelle à chaque freinage. Même si le conducteur écrase la pédale, elle manque de mordant.

Le CLE s'apprécie davantage en adoptant une conduite coulée, sur le couple, qu'en cherchant à lui imposer un rythme qui n'est pas de son goût. Alors là seulement, tous les occupants profiteront aussi du confort des suspensions pilotées Dynamic Body Control – également incluses dans le pack Technique – qui garantissent un

PLUS
Présentation/finition
Agilité (option 4 roues directrices)
Équipements high-tech

MOINS
Tarif
Freinage
Accès places arrière



LA CONDUITE DU CLE DONNE LE SOURIRE, SURTOUT ÉQUIPÉ DU PACK INCLUANT SUSPENSIONS PILOTÉES ET 4 ROUES DIRECTRICES À 2 350 € (VOUS N'ÊTES PLUS À ÇA PRÈS ?) QUI LUI PROCURE UNE AGILITÉ PLAISANTE ●●●



Siège avancé à fond, le passage reste étroit. Quelques contorsions sont nécessaires.

toucher de route doux. Pour autant, le coupé n'offre pas la souplesse ni le moelleux caractéristiques des berlines familiales Mercedes. Son châssis Sport rabaissé qui, nous l'avons dit, contribue à sa bonne tenue de route et ses jantes de 19 pouces raidissent l'amortissement. C'est d'autant plus sensible que les sièges Sport spécifiques manquent de confort avec leur garniture en cuir Macchiato (2 000 €) peu épaisse. Heureusement, ils maintiennent bien, surtout à l'arrière où l'accès impose quelques contorsions. Une fois assis, un adulte de taille moyenne sera toutefois assez bien installé. À l'inverse des grands de plus de 1,80 m qui se sentiront, eux, à l'étroit.

À bord, la présentation et le mobilier sont en bonne partie repris de la Classe C. Mercedes a simplement modernisé tout le système infodivertissement MBUX et intégré celui de la nouvelle Classe E. Ses fonctions améliorées et sa vitesse de calcul plus rapide s'apprécient à l'usage. Beaucoup moins sympa, le tarif rend clairement ce coupé élitiste. Aux 69 150 € de cette version, il faut ajouter 3 331 € de malus écologique, quelques centaines d'euros de plus pour le malus au poids (550 €) et quelques billets supplémentaires pour les nombreux équipements optionnels déjà cités plus haut, mais encore les sièges avant climatisés (950 €), les inserts en carbone (1 150 €) et j'en passe. Certes, ces raffinements ne sont pas obligatoires, mais presque indispensables pour répondre au standing élevé revendiqué par le CLE. ■



MERCEDES CLE COUPÉ 300
258 ch 4Matic AMG Line

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	258 ch (1)
Couple maxi	■	400 Nm (2)
Type		4 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale		1 999 cm³/12 CV
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		automatique/9
Batterie/capacité		lithium-ion/ non communiqué

(1) Micro-hybridation : 17 ch (électrique). (2) 200 Nm (électrique).

Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,7 m
Pneumatiques		225/40 R 19

Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,85/1,86/1,42/2,86 m
Poids/tractable freiné		1 855/750 kg

Performances		
0 à 100 km/h	■	6,2 s
Vitesse maxi	■	250 km/h

Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	420 dm³

LE BUDGET

Prix	■	69 150 €
Malus écologique (CO_2)	■	3 331 € (161 g/km)
Malus au poids	■	550 €
Prix du modèle essayé (3)		83 550 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(3) Malus (écologique et au poids) et options inclus.

Équipements de série ■
7 airbags, accès/démarrage sans clé, AFIL active, aide parking AV/AR + caméra recul, Bluetooth, clim auto bizone, détecteur pluie/lum., frein. urg. auto, induction, jantes alu 19 pouces, LED/essuie-glace auto, rég. vit., rétros ext. rabatt. élec., sièges AV Sport élec., système multimédia tactile 11,9 pouces/GPS connecté/Apple CarPlay et Android Auto/système audio…

Options
Affichage tête haute (1 200 €), alarme (550 €), caméra 360° (600 €), conduite semi-autonome niveau 2 (2 750 €), régulateur de vitesse adaptatif (500 €), roues AR directrices + suspensions pilotées (2 350 €), sellerie cuir (1 800 à 3 200 €), sièges avant climatisés (950 €), système hi-fi (1 350 €)…

Consommation		
Mixte	■	7,1 l/100 km
Réservoir	■	66 l

Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Bien proportionné, élégant et sportif, le CLE n'aura aucune difficulté à faire oublier les Classe C Coupé et Classe E Coupé. Performant, sûr et assez agile, il est plaisant à conduire, à condition de cocher les bonnes options qui rendent hélas vite son tarif vertigineux.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

PEUGEOT E-308 156 ch / 54 kWh Allure
RENAULT MÉGANE E-TECH EV60 130 ch / 63 kWh Super Charge Evolution ER



FRE
CONNEC



NCH TION

Notre premier contact avec la Peugeot 308 électrique *(n° 1142)* a été plutôt… froid ! Chère, étriquée et dotée d'une batterie trop petite, elle nous a déçus. Quelles sont ses chances face à sa rivale la plus directe, la Renault Mégane E-Tech en version EV60 de 130 ch ?

Par **Vincent Desmonts** Photos **Arnaud Saunier**



Le minivolant permet de profiter à plein de l'équilibre très joueur de l'E-308… mais il masque parfois le bas des compteurs !

Les constructeurs "historiques" transpirent. Et ce ne sont pas les suites de la canicule estivale, mais bien à cause des coups de boutoir des nouveaux venus, que ce soit Tesla ou les marques chinoises. Dans le Top 10 des immatriculations des huit premiers mois, le SUV Tesla Model Y figure en bonne place, sa frangine Model 3 devance la Renault Mégane E-Tech (au 26e rang), elle-même talonnée par la MG4 qui s'est vendue à 10 254 exemplaires sur la période, soit seulement 1 000 unités de moins que la française ! Il faut dire que l'entreprise d'Elon Musk comme les constructeurs de l'empire du Milieu se livrent à une sauvage guerre des prix afin de conquérir (ou de maintenir) des parts de marché face à une concurrence européenne, coréenne ou japonaise qui se révèle de plus en plus forte.

C'est dans ce contexte quelque peu chahuté que débarque la Peugeot E-308, version "à pile" de la star tricolore, déjà vendue à plus de 30 000 exemplaires depuis le début de l'année dans ses variantes thermiques et hybrides. Mais l'E-308 part avec un handicap de taille : son prix élevé. Elle s'affiche à partir de 43 900 € avant bonus dans la finition d'accès Allure, avec une batterie modeste (51 kWh utiles) et seulement 156 ch. En face, la Renault Mégane E-Tech EV60 Super Charge Evolution ER (ouf !) coûte 900 € moins cher, rend certes 26 ch et 20 Nm à la lionne, mais embarque une batterie plus grosse (60 kWh). Pas question cependant de plier le match avant d'être monté à bord ! Que la meilleure gagne…





PEUGEOT E-308
❶ Plusieurs graphismes de compteurs sont disponibles. ❷ L'écran tactile de l'E-308 est grand (10 pouces) et lisible, mais pas assez réactif. Surtout, il manque un planificateur d'itinéraires !

SUR LA ROUTE

Avec ces deux-là, nous savons à peu près à quoi nous attendre, les deux constructeurs tricolores étant plutôt réputés pour les qualités routières de leurs modèles. Eh bien, nous avons beau escompter du bon travail, nous arrivons encore à nous faire surprendre ! Même si nos deux rivales pèsent leur petit poids (plus de 1 650 kg chacune), elles épatent par leur dynamisme.

La Peugeot E-308 dévore les virages avec entrain.

Elle est bien aidée en cela par un train arrière très prompt à se déhancher pour faciliter l'inscription. Petit volant en main, le conducteur prend plaisir à jouer avec l'équilibre très sain de cette auto au châssis bien né. La Mégane ne démérite pas : si l'E-308 se pilote "avec les fesses", sa rivale a le nez d'un chien truffier ! Son train avant très incisif arrive à encaisser d'impressionnantes accélérations latérales, l'essieu arrière restant sagement dans le rang. Elle bénéficie ➔





La Mégane E-Tech réjouit par son train avant très incisif et sa direction ultra-précise.

YANN LEFEBVRE



YANN LEFEBVRE



RENAULT MÉGANE E-TECH

❶ Cette version de la Mégane E-Tech se contente d'un écran central de 9 pouces de diagonale, et non de l'écran vertical de 12 pouces des finitions plus hautes. ❷ L'instrumentation est simple et très lisible.



NOS DEUX RIVALES N'AFFOLERONT PAS LES CHRONOS COMME UNE TESLA MODEL 3, MAIS LEUR VIVACITÉ SUFFIT AMPLEMENT AU QUOTIDIEN. AVANTAGE TOUT DE MÊME À L'E-308 ●●●

LA 308 NÉGLIGE LE PLANIFICATEUR D'ITINÉRAIRE, LA POMPE À CHALEUR, LES PALETTES DE RÉCUPÉRATION D'ÉNERGIE… PAS LA MÉGANE ●●●

en outre d'une direction très précise, plus que celle, pas assez incarnée et trop lourde en mode Sport, de la Peugeot. Côté performances, nos deux concurrentes n'affoleront pas les chronos comme une Tesla Model 3, mais leur vivacité suffit amplement au quotidien. Avantage tout de même à l'E-308, qui profite de ses puissance et couple plus élevés pour effectuer le kilomètre départ arrêté en deux secondes de moins que la Mégane, écart que l'on retrouve sur les reprises de 90 à 130 km/h. Et pour voyager, ça se passe comment ? Ça se gâte ! Rien à reprocher en tout cas à nos deux rivales en matière d'efficience : avec 15,5 kWh/100 km (égalité stricte), elles affichent une sobriété au meilleur niveau de leur catégorie.

Côté autonomie, ça dégringole pour la Peugeot.

Si la Mégane E-Tech peut effectuer 390 km avec une charge complète grâce à sa "grosse" batterie, la Peugeot tombera, elle, en panne sèche au bout de 330 km. C'est évidemment pire sur l'autoroute, où son autonomie chute à 280 km (330 km pour la Mégane). En plus, l'E-308 ne fait rien pour aider son conducteur sur les longs trajets. *Primo*, elle fait l'impasse sur les très pratiques palettes au volant de la Mégane, qui permettent d'ajuster plus finement le degré de récupération d'énergie : il faut se contenter d'un mode B, uniquement utile en milieu urbain. Idem pour la pompe à chaleur, qui offre pourtant la possibilité d'optimiser l'autonomie par temps froid : de série sur la Renault, elle est indisponible (même en option) sur la Peugeot. Ensuite, si la Mégane dispose





PEUGEOT E-308
❶ On se sent à l'étroit à l'arrière de la Peugeot, notamment du fait d'une longueur aux jambes insuffisante.
❷ Le coffre n'est guère spacieux : il n'est pas plus grand que celui d'une Peugeot… E-208 !

PEUGEOT E-308

PLUS
Agrément de conduite
Présentation
Insonorisation

MOINS
Batterie trop petite
Habitabilité et coffre
Prix/prestations

Légèrement plus puissante, l'E-308 affiche de meilleures performances que la Mégane E-Tech. Mais on reste loin des chronos d'une Tesla Model 3, aux tarifs similaires !

RENAULT MÉGANE E-TECH

PLUS
Autonomie supérieure
Agrément de conduite
Interfaces intuitives

MOINS
Présentation austère
Visibilité arrière
Chargeur limité à 7,4 kW en courant alternatif

Dans cette finition Evolution ER, destinée avant tout aux flottes, la Mégane E-Tech arbore une présentation austère : plastiques noirs, optiques simplifiées et… jantes en tôle !



RENAULT MÉGANE E-TECH
❶ Ce n'est pas une limousine, mais la Mégane E-Tech offre des places arrière plus accueillantes, même si l'on pourra se plaindre du manque de surface vitrée.
❷ Avec 407 dm³, le coffre est dans la moyenne de la catégorie.



d'un indispensable planificateur d'itinéraire fort bien pensé et propulsé par l'efficace Google Maps, qui vous informe à l'avance du nombre de pauses recharge, estime le niveau de charge à l'arrivée à la borne ainsi que la durée de chaque halte, la Peugeot… vous laisse vous débrouiller tout seul ! Son système de navigation TomTom se limite à l'indication des stations situées le long du trajet, sans préciser si elles sont libres ou occupées. L'utilisateur en est donc réduit à se servir d'applications mobiles tierces comme ABRP ou Chargemap qui, elles, ne peuvent pas prendre en compte les informations de charge de la voiture en temps réel. Finalement, si l'E-308 charme par son agrément de conduite, son manque d'adaptation aux longs voyages handicape sérieusement sa polyvalence.

LA VIE À BORD

L'E-308 étant plus lourde que ses congénères thermiques (jusqu'à 390 kg d'embonpoint supplémentaire !), Peugeot a dû raffermir ses suspensions afin de mieux maîtriser cette masse additionnelle. Résultat, le confort de suspension n'est pas aussi douillet que sur le reste de la gamme. Rien de dramatique cependant, d'autant que l'insonorisation est particulièrement soignée. De son côté, si la Mégane filtre mieux les inégalités (sauf à basse vitesse), elle laisse entrer davantage de bruits aérodynamiques dans son habitacle. Elle se fait pardonner avec des interfaces aussi modernes qu'intuitives : son système d'infodivertissement propulsé par Google sur écran 9 pouces est simple à utiliser et bien pensé. Renault a également eu la bonne idée de garder des boutons physiques pour les commandes essentielles, comme le réglage de la climatisation ! À l'inverse, la Peugeot exige, elle, de passer par ses interfaces trop lentes et dont les menus manquent de clarté… même si les raccourcis configurables des i-Toggles sont un plus. Cela étant, une fois habitué à son ergonomie particulière, à un petit volant en position basse qui masque parfois le bas des compteurs, le conducteur apprécie sa bonne position de conduite. La Mégane impose ➛

pour sa part d'avoir les jambes plus fléchies et les cuisses surélevées, et donc moins maintenues. Gare aux crampes sur longs trajets ! Sans parler de la visibilité arrière, qui tend vers zéro. Heureusement, la caméra de recul est fournie de série.

Reste que la Peugeot souffre de places arrière trop exiguës.

Les adultes ont les genoux qui butent dans les dossiers des sièges avant. Sans être une référence en la matière, la Mégane est plus accueillante, même si son habitacle demeure un peu étroit. De toute façon, bien que l'E-308 offre 4 cm de plus en largeur à l'arrière, sa place centrale se révèle trop inconfortable pour s'installer convenablement à trois. Même topo au niveau du coffre : avec 407 dm³ mesurés, celui de la Renault s'inscrit dans la moyenne de la catégorie quand celui de la Peugeot (313 dm³) est tout juste digne du segment inférieur. D'ailleurs, c'est peu ou prou le volume de chargement d'une… E-208 ! En finition, nous accorderons un petit avantage à la Mégane, dont l'aspect des matériaux est un peu plus flatteur. Plus spacieuse, mieux pensée, dotée d'interfaces plus modernes, la Renault remporte aussi le deuxième round.

LE BUDGET

Nous l'évoquions en introduction : à ce chapitre, la Peugeot part désavantagée. Elle coûte en effet 900 € plus cher que la Renault, alors même qu'elle dispose d'une batterie plus petite. Et elle ne creuse pas d'écart particulier en matière de dotation de série : elle embarque certes des équipements indisponibles ou facturés en supplément sur la Mégane, comme l'assistant feux de route, le rétroviseur intérieur électrochrome, les radars de stationnement à l'avant, les sièges chauffants ou encore des jantes en alliage, quand la Renault se contente de jantes en… tôle, cachées par des enjoliveurs ! Cette finition Evolution ER, plutôt destinée aux flottes, arbore d'ailleurs un look assez austère : feux de jour plus basiques, boucliers moins travaillés, choix de teintes limité… En revanche, elle dispose de la pompe à chaleur, de la lecture des panneaux de signalisation ou de la clé mains-libres, absentes sur l'E-308.

Du côté des chargeurs embarqués, avantage pour la lionne.

Elle supporte la recharge en courant alternatif (AC) à 11 kW, contre 7,4 kW pour la Mégane, ce qui est vraiment radin. Certes, il existe une version Optimum Charge de la Renault qui accepte jusqu'à 22 kW, mais celle-ci coûte 2 000 € de plus ! Dans la configuration de notre match, il suffira donc de 5 h 45 à l'E-308 pour refaire le "plein" sur une wallbox ou une borne en ville de 11 kW, contre 10 h pour la Mégane E-Tech. Sur les bornes rapides en courant continu (DC), telles



L'E-308 COÛTE 900 € PLUS CHER QUE LA MÉGANE E-TECH, AVEC UNE BATTERIE PLUS PETITE ET SANS ÊTRE VRAIMENT PLUS COMPLÈTE EN ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE •••

que celles des réseaux Ionity ou Superchargeur Tesla, la lionne est certes bridée à 100 kW au maximum (contre 130 kW pour la Mégane), mais elle profite d'une courbe de charge plus régulière et de sa plus petite batterie pour se recharger plus vite : comptez 27 mn de 20 à 80 % sur la Peugeot, contre 34 mn pour la Renault. Enfin, nous l'avons vu, nos deux rivales tricolores affichent une consommation moyenne strictement identique, donc des coûts d'électricité parfaitement comparables. À ce chapitre, ni l'E-308 ni la Mégane E-Tech ne se démarque : match nul. ■

VERDICT

SUR LA ROUTE : RENAULT MÉGANE E-TECH
LA VIE À BORD : RENAULT MÉGANE E-TECH
LE BUDGET : EX AEQUO





Bonne voiture électrique, certes, mais cette version de Mégane E-Tech pèche encore par sa capacité de recharge limitée en courant alternatif (AC).

PEUGEOT E-308
156 ch / 54 kWh Allure
RENAULT MÉGANE E-TECH
EV60 130 ch / 63 kWh
Super Charge Evolution ER

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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.

	Peugeot E-308	Renault Mégane E-Tech
Moteur / Transmission		
Puissance maxi	156 ch	130 ch
Couple maxi	270 Nm	250 Nm
Type	électrique synchrone à aimants permanents	électrique synchrone à rotor bobiné
Puissance fiscale	4 CV	4 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	réducteur	réducteur
Batterie / capacité nette (brute)	Li-ion / 51 (54) kWh	Li-ion / 60 (63) kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	11 m	10,8 m
Pneumatiques	215/45 R 18	195/60 R 18
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement	4,37 / 1,86 / 1,45 / 2,68 m	4,20 / 1,77 / 1,51 / 2,69 m
Poids / tractable freiné	1693 / impossible	1663 / 500 kg
Performances		
1000 m d.a. / 0 à 100 km/h	31,1 / 9,7 s	33 / 10,8 s
90 à 130 km/h en Drive	7,4 s	9,6 s
Vitesse maxi	171 km/h	150 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 31 / 65 m	10 / 32 / 66 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	25 cm	26 cm
Largeur aux coudes AV / AR	144 / 141 cm	141 / 137 cm
Volume de coffre	313 dm^3	407 dm^3
Niveau sonore		
À 90 / 130 km/h	65,9 / 68,6 dB	63 / 68 dB

LE BUDGET

Prix	**43 900 €**	**43 000 €**
Bonus écologique 2023 (CO_2)	5000 € (0 g/km)	5000 € (0 g/km) (1)
Prix du modèle essayé (2)	40450 €	40300 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

(1) Jusqu'à 7000 € selon revenus. (2) Bonus et options inclus.

Équipements communs
6 airbags, AFU, AFIL, aide park. AR, banquette fractionnable, Bluetooth, cam. recul, clim auto bizone, détect. somnolence, ESP, frein. urg. auto, instr. num., LED, rég. vit. adap., syst. multimédia avec écran tactile/GPS/Apple CarPlay/Android Auto/prise USB-C, volant multifonction…

Options
Peugeot E-308 : pack Access (accès/dém. sans clé, induction : 350 €), pack Vision 360° et Drive Assist (alarme, caméra 360° : 1200 €), peint. métall. à spéciale (350 à 850 €), pneus M+S (150 €)…
Renault Mégane E-Tech : câble de recharge prise dom. (300 €), jantes alliage et pneus M+S (600 €), pack Advanced Driving Assist et pack City (caméra 360°, conduite semi-autonome, dét. angles morts, freinage urgence auto AR piétons, Park Assist… : 1850 €), peinture métall. (650 €)…

Consommations / Autonomie / Recharge		
Consommation moyenne	15,5 kWh/100 km	15,5 kWh/100 km
Autonomie moyenne	330 km	390 km
Autonomie ville / route / autoroute	340 / 380 / 280 km	405 / 440 / 330 km
Chargeur embarqué AC / DC	11 / 100 kW	7,4 / 130 kW
Temps de charge secteur / wallbox 7,4 kW / 11 kW / borne rapide (2)	28 h / 8 h / 5 h 45 / 27 mn	30 h / 10 h / 10 h 34 mn

(2) De 20 à 80 % à 100 kW sur la Peugeot et à 130 kW sur la Renault (données constructeurs).

Note EuroNCAP	**4 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**France**	**France**

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL
RENAULT MÉGANE E-TECH

Deux manches à zéro : la Mégane E-Tech rafle la mise sans jamais avoir été vraiment embarrassée par l'E-308 ! Grâce à sa plus grosse batterie et à son planificateur d'itinéraire, la Renault assure une polyvalence que n'a pas la Peugeot. Le Lion va devoir corriger ses points faibles : capacité de sa batterie, qualité de ses interfaces… et prix.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



MIEUX, MAIS PLUS CH

Plus long, plus grand, plus spacieux, plus puissant, mieux équipé… En clair : plus "mieux" ! Le nouveau Kona électrique évolue sur tous les fronts. Au point de rivaliser avec la catégorie supérieure. Mais il est aussi bien plus cher. Est-ce vraiment un progrès ?

Par **Mélina Priam** Photos **Arnaud Saunier**



ER!

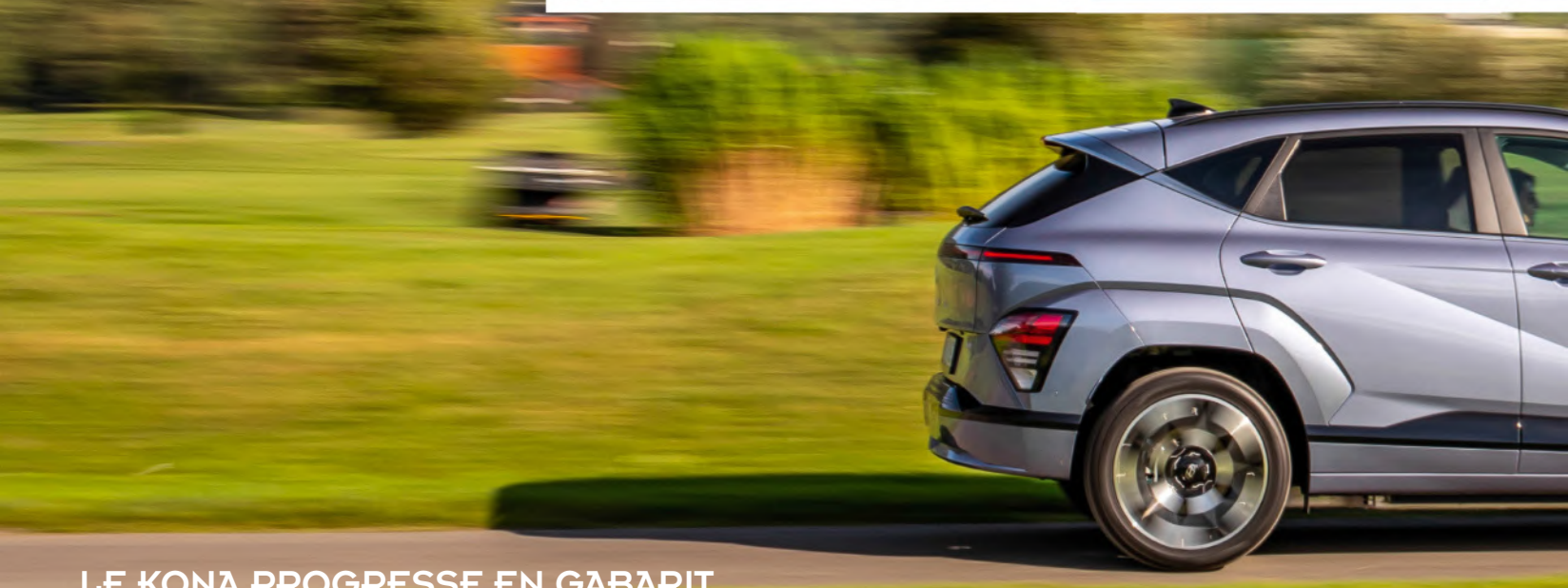
Pour quelque temps encore, deux écoles s'affrontent chez les constructeurs et les ingénieurs : ceux qui ne jurent que par la plate-forme unique, destinée à une seule énergie, électrique ou thermique. C'est le cas de Renault ou de Volkswagen, qui ne mélange pas torchons et serviettes : les Golf, Tiguan et compagnie et les ID.3/4/5. En face, ceux qui continuent de penser tout en un, tels que le groupe Stellantis ou… Hyundai ! Du moins pour son nouveau Kona. Un modèle ô combien important pour le fabricant coréen puisqu'il le voit comme son numéro un des ventes en France, devant le Tucson, à 50/50 entre la version hybride *(voir* L'AJ *n° 1 139)* et l'électrique, Hyundai France ayant fait le choix de ne pas commercialiser les modèles thermiques à hybridation légère chez nous. Il faut dire qu'avec un gabarit qui frise les 4,40 m, le "petit" Kona n'a plus grand-chose à voir avec un SUV citadin comme le Jeep Avenger (4,09 m) ou le DS 3 (4,13 m). Pour mémoire, le premier Tucson mesurait 4,33 m et un actuel Peugeot 3008 4,45 m. Et cela nous allait très bien ainsi, non ? Parce que le souci est qu'il n'y a pas que le gabarit qui grimpe, le





❶ L'écran tactile de 12,3 pouces permet l'accès, entre autres, aux menus et sous-menus où le conducteur peut désactiver les agaçantes assistances à la conduite, comme l'alarme de survitesse qui se reconnecte à chaque démarrage. ❷ Ces palettes au volant règlent la puissance de la régénération au freinage. Un très bon point ! ❸ Lorsque le conducteur actionne le clignotant, il voit son angle mort dans l'écran de l'instrumentation de bord. Bien pensé !





LE KONA PROGRESSE EN GABARIT ET EN ESPACE À BORD, MAIS PAS ÉNORMÉMENT EN AUTONOMIE ! DOMMAGE POUR UNE VOITURE ÉLECTRIQUE •••

L'avis de Mélina Priam

Toujours plus, plus grand, plus luxueux… Mais si je cherche un SUV urbain, je veux qu'il reste… urbain, c'est tout !

40% *Quotient Émotionnel*



Le haut de la planche de bord, dominé par les écrans, semble d'autant plus futuriste qu'il contraste avec des boutons classiques et des matériaux quelconques en partie basse.





prix aussi ! Et pas qu'un peu : plus de 50 000 € pour un SUV qui entend appartenir au segment dit "B", ça douille quand même sévère ! Même si ledit "petit SUV plus si petit que ça" se révèle accueillant et spacieux, extrêmement bien équipé et doté d'un comportement routier qui donne toute satisfaction. Certes, le premier prix (40 850 € avec un moteur de 156 ch et une batterie de 48 kWh) est plus abordable, et heureusement d'ailleurs ! Il permet de surcroît d'avoir accès au bonus de 5 000 €, voire plus. Une situation qui a toutes les chances de perdurer en 2024, Hyundai n'ayant pas attendu que le Gouvernement montre les dents : le Kona électrique sort de son usine tchèque ultramoderne et les batteries sont fabriquées en Pologne. Et si vous souhaitez un "vrai" petit SUV, merci de regarder le Bayon, auquel il faut bien faire de la place dans les showrooms.

S'il partage ses entrailles avec son jumeau thermique, ce Kona a plus été conçu sur la base du modèle électrique. De l'aveu de ses concepteurs, d'une génération à l'autre, les rôles se sont inversés. Résultat : la version électrique, qui paraît plus équilibrée, affiche un meilleur compromis ➛

ÉQUIPEMENTS DE CONFORT ET AIDES À LA CONDUITE SONT DIGNES DU SEGMENT SUPÉRIEUR, MAIS PAS DE MIRACLE, LE PRIX AUSSI ! ●●●

confort/tenue de route que l'hybride dont le confort trépidant ne nous avait pas réjouis ! Silencieux, relativement bien suspendu, le Kona (EV pour les intimes) offre une tenue de route sereine et sans souci. S'il ne peut cacher une certaine propension au sous-virage, le train avant, pas trop paresseux, encaisse surtout sans broncher les 217 ch crachés par le moteur électrique. Ne vous attendez pas pour autant à des accélérations façon catapulte, et, pour le dynamisme, merci de repasser. Avec près de 1 800 kg sur la balance et un pack de batteries qui pèse plus lourd qu'avant, c'est inenvisageable.

Puisqu'il veut aller jouer dans la cour des plus grands, le Kona ne pouvait faire autrement que de revoir à la hausse la capacité de ses batteries. Au choix : 48 kWh donc (contre 39 kWh pour le précédent) et 65 kWh (contre 64 kWh) en ce qui concerne notre modèle d'essai. Sur le papier, cela promet une belle autonomie ! Plus de 500 km d'après Hyundai. Du moins tant que vous restez en jantes de 17 pouces. Sachez effectivement que les 19 pouces font perdre une bonne soixantaine de kilomètres. Dans la vraie vie, il sera sans doute difficile de réaliser des relais aussi longs. Lors de cette prise en main, notre ordinateur de bord affichait une consommation moyenne de 19 kWh/100 km, un brin supérieure à celle annoncée de 16,6 kWh/100 km. Finalement, la "grosse" batterie ne gagnant guère en capacité et le Kona deuxième du nom étant plus grand et plus lourd, l'autonomie ne devrait progresser qu'à la marge, grâce à une meilleure efficience, et friser peut-être les 400 km. Information à vérifier très vite sur nos bases. C'est toujours mieux toutefois que le nouveau Peugeot E-2008





❶ Pour sûr, la place ne manque pas à l'arrière. Une progression logique au vu des centimètres de carrosserie en plus ! ❷ Sans doute le plus grand coffre de sa catégorie : 495 dm³ selon nos mesures réalisées sur le Kona Hybrid. Celui du modèle électrique est identique. Un petit rangement supplémentaire est aménagé à l'avant, pour glisser les câbles par exemple.

	INTUITIVE	CREATIVE	PREMIUM	EXECUTIVE	N LINE
Hybrid 141 ch	33 400 €	35 750 €	38 900 €	–	39 900 €
EV 48 kWh	40 850 €	41 850 €	43 850 €	–	–
EV 65 kWh	44 250 €	45 250 €	47 250 €	50 750 €	–

Une gamme pour ratisser large

Jusqu'ici, Hyundai nous avait habitués à un choix assez succinct. Fini ! Le nouveau Kona entend satisfaire tout le monde. La version hybride pour plaire (encore) à ceux qui ne sont pas prêts à sauter le pas de l'électrique et deux motorisations de ce type : une petite pour continuer de rivaliser avec les vrais SUV urbains et une "grosse" pour aller titiller les compactes. Mais à vouloir courir plusieurs lièvres à la fois…

(335 km) et ses cousins de Stellantis, avec leur plus modeste attelage de 156 ch alimenté par une batterie de 54 kWh. En revanche, alors que ses frangines Ioniq 5 et 6 rechargent ultra-vite grâce à leur technologie de 800 V, le Kona se contente d'un chargeur embarqué de 11 en AC et 102 kW en DC, dans la moyenne de la classe : c'est dommage !

À bord, il a tout d'un grand également.

À commencer par de la place et un niveau d'équipement réellement impressionnant. Le plus bel exemple est sans doute incarné par le double écran numérique de deux fois 12,3 pouces, à la fois pour l'instrumentation de bord et pour l'écran tactile central. Le tout doublé par un affichage tête haute sur notre modèle Executive ! Sans oublier l'affichage par caméra des angles morts au niveau des compteurs lorsque le conducteur active les clignotants : une aide vraiment bien conçue. À l'inverse, hélas, de la surveillance de la somnolence qui est trop sensible ou de l'alarme de survitesse qui se montre agaçante ! Mais à 50 000 € le bout, nous nous attendions à une présentation plus soignée quand le regard s'attarde sur les éléments de la partie inférieure de la planche de bord. Que le Kona conserve des boutons physiques, notamment pour des accès plus rapides ou encore pour ajuster la température de la climatisation, très bien – ce ne sont pas de vieux (vieilles) râleurs (râleuses) comme nous qui vont s'en plaindre –, mais tout de même pas au point que l'ensemble, y compris la qualité des plastiques, nous ramène aux années 90 ! C'est bien vu en revanche pour les nombreux rangements d'appoint ; nous avons d'ailleurs apprécié l'utilité du vide-poche façon goulotte devant le passager. En définitive, si le Kona veut vraiment aller jouer dans la cour des grands, alors il devra réellement s'en donner tous les moyens. ■

PLUS
Habitabilité/coffre
Confort et silence
Contenu technologique

MOINS
Prix
Qualité de certains matériaux
Vitesse de recharge



Si la batterie du modèle d'entrée de gamme gagne près de 10 kWh, celle de notre modèle d'essai évolue peu. L'autonomie suit la même logique.

HYUNDAI KONA
EV 217 ch / 65 kWh Executive

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	217 ch
Couple maxi	■	255 Nm
Type		électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale		4 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		réducteur / 1
Batterie / capacité brute	■	lithium-ion polymère / 65,4 kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,6 m
Pneumatiques		235/45 R 19
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,36 / 1,83 / 1,58 / 2,66 m
Poids / tractable freiné		1 773 / 750 kg
Performances		
0 à 100 km	■	8,1 s
Vitesse maxi (électrique)	■	172 km/h
Habitabilité / Coffre (1)		
Longueur aux jambes AR	■	77 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■	148 / 146 cm
Volume de coffre (AV)	■	495 (27) dm^3

(1) Nos mesures sur version hybride.

LE BUDGET

Prix	■	50 750 €
Bonus écologique (CO_2)	■	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		51 400 €
Garantie	■	5 ans, km illimité (3)

(2) Bonus et options inclus. (3) Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements de série ■
6 airbags, accès/dém. sans clé, aff. tête hte, AFIL act., aide park. à dist., cam. recul 360°, clim auto, cond. semi-auton. niv. 2, dét. pluie/lum., fonction V2L, induct., instr. num. 12,3 pouces, jtes 17 pouces, LED auto, pompe à chaleur, régl. modes conduite, rég. vit. adapt., sièges AV élec./chauff./ventilés, syst. multim. tactile 12,3 pouces GPS/Apple et Android/audio Bose/USB…

Options
Câble de recharge type 2 (437 €), peinture Atlas White / métallisée (300 / 650 €).

Consommation / Autonomie / Recharge		
Consommation mixte / ville	■	16,6 / 13 kWh/100 km
Autonomie mixte / ville	■	454 / 578 km
Chargeur AC / DC	■	11 / 102 kW
Tps charge wallbox 11 kW / borne rapide 150 kW	■	6 h 23 (4) / 41 mn (5)

(4) 10 à 100 %. (5) 10 à 80 %.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	République tchèque

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

Oui, le Kona progresse en gabarit, en habitabilité et offre des équipements technologiques rarement vus à ce niveau de gamme. Mais à plus de 50 000 € pour la version essayée, ce n'est pas cadeau. Et sous le capot, les avancées ne sont pas flagrantes, ni en performances ni en autonomie.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



MAIS



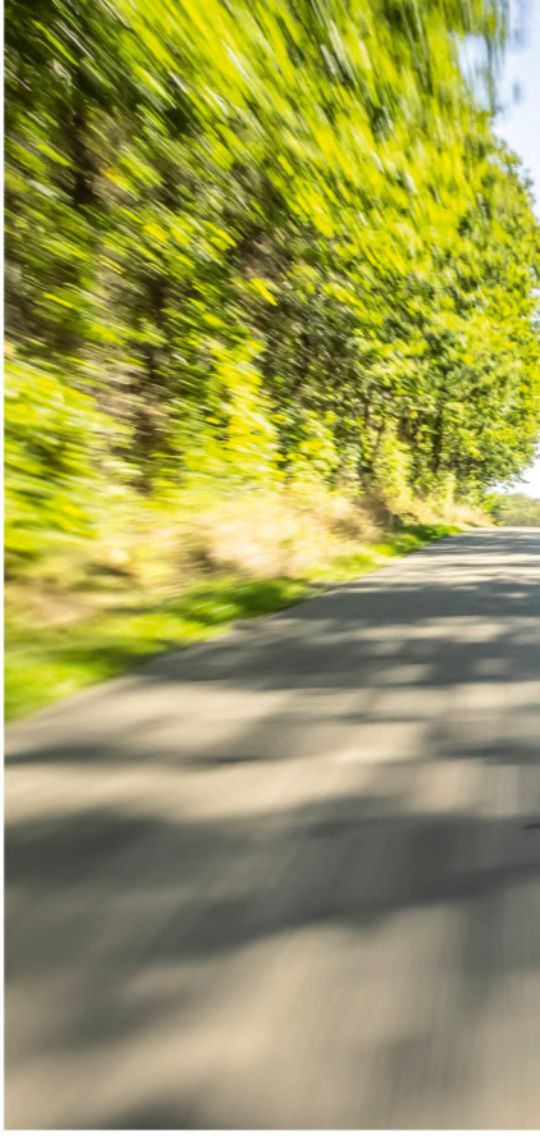
L'IMAGE, SANS LE SON

Maserati cultive amoureusement son histoire, à l'image de sa nouvelle GranTurismo qui perpétue la tradition du coupé 2+2 routier sportif. Et si la belle se plie à une version électrique, elle joue encore une jolie mélodie grâce à un 6 cylindres 100 % thermique.

Par **Mélina Priam** Photos **Adrien Cortesi**

Sortir une nouvelle voiture 100 % thermique en 2023 : il faut oser… même lorsqu'on s'appelle Maserati. Parce que, oui, elle a beau s'inscrire dans une impressionnante continuité stylistique, la GranTurismo cru 2023 est bien inédite : nouveau châssis, nouveau moteur et *tutti quanti*. Mais de Lamborghini à Ferrari, en passant par Lotus ou Porsche, tous l'annoncent : l'avenir sera électrique ou ne sera pas… Législation oblige ! Ce qui n'est pas sans susciter déjà moult regrets.

D'ailleurs la GranTurismo se décline aussi en version 100 % électrique – pas folle, la guêpe ! – baptisée Folgore, mue par pas moins de trois moteurs qui délivrent plus de 1 200 ch : pas question d'être à la traîne par rapport aux copines ! Mais ce n'est pas l'histoire du jour. Une fois cela connu, sa jumelle thermique ferait presque sourire à bomber le capot avec moitié moins de chevaux à l'écurie : 550 ch pour être précis. La Trofeo est pourtant la plus puissante – l'entrée de gamme, Modena, se contente de 490 ch. D'autant qu'il s'agit d'un "petit" 6 cylindres, certes dérivé du moteur de la supercar MC20, mais bien loin du flamboyant V8 de sa devancière. Et qui n'hésite pas, en prime, à se transformer en 3 pattes grâce à une désactivation des cylindres dès qu'il n'est pas sollicité à son maximum *(lire encadré page 67)*. Il faut bien montrer patte blanche, tout de même. Mais ne boudons pas notre plaisir ; avouons en toute honnêteté que nous préférons largement encore sentir respirer un animal vivant sous le capot qu'une machine sans odeur ni saveur qui





La GranTurismo cède à la mode du tout-tactile. Même l'ouverture de la boîte à gants se commande depuis l'écran central. La qualité des matériaux et la finition progressent nettement.

L'avis de Mélina Priam



Son V6 laisse un goût d'inachevé mais l'esprit très *dolce vita* de luxe reste terriblement séduisant.

80% *Quotient Émotionnel*

Elle dit adieu aux roues arrière motrices et adopte une transmission intégrale, toutefois réglée pour conserver le tempérament de propulsion.

LE COMPORTEMENT PRIVILÉGIE LE CONFORT À UN DYNAMISME EXACERBÉ •••

❶ Ce sont les seuls boutons physiques encore présents sur la planche de bord et ils font office de sélecteur de commande de boîte : pas vraiment pratique en manœuvre. ❷ À son habitude, elle trône fièrement au centre de la planche de bord. Mais la montre Maserati est passée au tout-numérique : plusieurs affichages sont possibles. ❸ Elles sont toujours là, toujours aussi surdimensionnées et tant mieux : les palettes permettent de reprendre la main sur le passage des rapports.







vous file la nausée pour marquer sa présence et distiller de pseudo-sensations – cela n'engage que moi, évidemment, chacun sa came !

Pour en revenir à notre V6, difficile toutefois de ne pas le trouver un peu timoré, surtout si l'on se remémore les envolées lyriques de feu le V8. Attention, il n'est pas déplaisant et son petit grondement chatouille les oreilles, mais il paraît bien sage comparé aussi à ce qui se pratique encore chez Ferrari avec le V8 ou même chez Porsche avec l'éternel flat 6. Y compris en mode Corsa, pourtant le plus pointu, réservé à un usage circuit, les passages des rapports s'effectuent plutôt prestement, histoire de ne pas monter trop haut dans les tours et obliger à injecter trop de sans-plomb dans la chambre à combustion. Heureusement que les grandes palettes au volant sont là pour reprendre la main : au diable, l'avarice ! Cependant, bien vite, même les plus acharnés auront probablement tendance à se laisser porter par le rythme plus typé grande routière énergique que sportive délurée de la GranTurismo. Non pas ➔

À L'IMAGE DE SON TEMPÉRAMENT ROUTIER EFFICACE SANS ÊTRE RADICAL, L'HABITACLE DE LA GRANTURISMO MÉLANGE MODERNITÉ ET LUXE SANS OSTENTATION •••

qu'elle soit maladroite. Au contraire. Malgré une masse qui frise 1,8 tonne, et un gabarit qui frôle les 5 m par 2 de large, elle affiche un comportement étonnamment précis et très équilibré. Lequel, dans la plus pure tradition de l'esprit grand tourisme, privilégie le confort au dynamisme et à l'efficacité pure et dure. La GranTurismo ne manque nullement de précision, son amortissement piloté ne se laisse absolument pas déborder par les prises de roulis, et sa nouvelle transmission intégrale assure une motricité et une stabilité remarquables en toutes circonstances. Les puristes trouveront probablement à redire qu'en plus d'abandonner deux cylindres sur le bord de la route, elle renonce à sa traditionnelle propulsion. Qu'ils se rassurent : aujourd'hui, un juste équilibre des masses, un différentiel bien calibré et les merveilles de l'électronique permettent de garantir un comportement gentiment joueur du train arrière si le conducteur le décide.

Il reste qu'elle n'a pas ce côté ultra-pointu et affûté d'une 911 lorsque le conducteur choisit de mettre les gaz. Là où la Porsche est capable de pousser le niveau d'un cran sur simple demande pour aller lécher le point de corde au millimètre près et se jouer de la force centrifuge, quitte à pécher par un excès de fermeté, la GranTurismo garde la tête haute mais lâche un tout petit peu de lest pour ménager un confort de suspension plus prévenant. Elle n'en est pas moins attachante, juste différente, plus douce et peut-être plus facile à prendre en main au quotidien, une fois son gabarit appréhendé néanmoins.

L'intérieur est à l'image de sa ligne d'une folle élégance et de ce tempérament routier efficace sans être radical : un mélange de modernité, de raffinement, de luxe, sans ostentation aucune.



La GranTurismo inaugure bien une nouvelle plateforme capable de s'adapter aussi bien au V6 qu'à l'ensemble de trois moteurs électriques de la Folgore.





❶ Les baquets avant sont à l'image du tempérament routier de cette voiture de la marque au trident : sportifs, mais surtout confortables et d'un excellent maintien.
❷ Les deux places arrière ne sont effectivement pas les meilleures ni les plus accessibles, toutefois leurs occupants ne sont pas non plus traités comme des enfants punis.





PLUS
Ambiance et finition
Confort/tenue de route
Moteur

MOINS
V6 un peu atone
Maniabilité
Prix et malus

Ça fleure bon le cuir florentin, les surpiqûres de l'artisanat des environs de Modène et vous plonge instantanément dans l'ambiance d'un film de Fellini ! La grande classe italienne ! Qui passe tout de même aux technologies 3.0 : écran tactile central, compteur numérique ; même la fameuse montre Maserati perd ses vraies aiguilles ! Les aides à la conduite dernier cri s'invitent à bord, mais uniquement après s'être acquitté d'une obole supplémentaire en cochant quelques options. Tout est parfaitement bien réalisé, l'ergonomie y gagne et soulignons que la finition ne souffre plus guère la critique. Heureusement, car la facture est salée : un peu plus de 225 000 € avant options justement, et surtout malus. C'est sans doute là le plus gros handicap de la GranTurismo thermique chez nous face à sa jumelle électrique. Dans un élan de générosité, Maserati inclut trois ans d'entretien, histoire de vivre la *dolce vita* en toute sérénité. ■



La moitié d'un Nettuno

Sur le papier, offrir à la GranTurismo le fameux Nettuno, petit nom du V6 de la spectaculaire supercar MC20, est une idée pour le moins réjouissante, à faire saliver les fans de symphonie de pistons ! À la nuance près que ce transfert s'accompagne de quelques changements. Déjà, le 3.0 se dégonfle un peu et passe de 630 ch à 550 ch sur la GranTurismo Trofeo et 490 ch pour la Modena – ce qui permet, au passage, à Maserati de se laisser de la marge pour une future version plus puissante. Surtout, s'il conserve bien sa technologie ultra-pointue de double injection dans des préchambres, associée à une seconde bougie pour ainsi combiner deux systèmes de combustion et, bien sûr, optimiser les performances, il échange son carter sec pour un humide et hérite d'un système de désactivation de la moitié de ses 6 cylindres. Lorsque les conditions sont réunies, la rangée de droite se coupe pour réduire la consommation, mais aussi atténuer un peu, hélas, le tempérament du V6.

MASERATI GRANTURISMO
Trofeo 550 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	550 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	■	650 Nm à 3 000 tr/mn
Type		V6 biturbo, essence
Cylindrée/puissance fiscale		2 992 cm³/46 CV
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		automatique/8
Châssis		
Diamètre de braquage	■	12,4 m
Pneumatiques AV-AR		265/30 R 20-295/30 R 21
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,97/1,96/1,36/2,93 m
Poids/tractable freiné		1 795 kg/NC
Performances		
0 à 100 km/h	■	3,5 s
Vitesse maxi	■	320 km/h
Coffre		
Volume de coffre	■	310 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**225 650 €**
Malus écologique (CO_2)	■	50 000 € (230 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		306 934 €
Garantie	■	3 ans, km illimité (2)

(1) Malus et options inclus. (2) Entretien inclus également.

Équipements de série ■
Accès et dém. sans clé, aide au freinage d'urgence, aide au parking AV/AR, 6 airbags, clim auto, contrôle de pression des pneus, détecteurs pluie/luminosité, direction réglable élec., hayon élec., jantes alliage, montre numérique Maserati, régul./limit. de vitesse, sièges AV électriques et chauffants, suspensions pneumatiques, système multimédia avec écran tactile 12,3 pouces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto…

Options
Affichage tête haute et rétroviseur intérieur caméra (3 000 €), pack ADAS (détecteur angles morts + caméra 360° + régulateur vitesse adaptatif + AFIL active + détection somnolence : 4 200 €), pack ADAS 2 (conduite semi-autonome niv. 2 + lecture panneaux + assist. anticollision : 4 200 €), peinture gris mat (4 560 €), syst. hi-fi premium Sonus Faber (4 200 €)…

Consommation		
Mixte WLTP	■	10,2 l/100 km
Réservoir		70 l

Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Italie**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Petite déception sur le tempérament très (trop) sage du V6. Mais c'est toujours plus enthousiasmant qu'une pseudo-sportive électrique. La GranTurismo conserve le charme, le luxe, la noblesse de ses aînées et maîtrise à la perfection le subtil équilibre entre dynamisme et confort.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

AU GRAND AIR

Le roadster Z4 se fait désormais rare sur nos routes. La gamme 2023 est simplifiée au maximum avec seulement deux motorisations, un 6 cylindres de 340 ch et ce "petit" 4 cylindres 2 litres de 197 ch, déjà fort sympathique.

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

PAS DÉCOIFFANT

Deux moteurs sont disponibles sur le Z4 depuis son restylage : un beau 6 cylindres de 340 ch (à partir de 70 300 €) aux performances de feu mais au malus de plus de 10 000 €, et notre 4 cylindres 20i de 197 ch qui déplace dignement ce roadster de 1 483 kg. Les accélérations ne sont pas violentes mais les performances sont au rendez-vous avec un 0 à 100 km/h en 7 s et un 1 000 m d.a. en 27,9 s. Une Mazda MX-5 2.0 de 184 ch fait mieux (6,7 et 27,4 s). Mais l'agrément de ce 4 cylindres a de quoi séduire : sa sonorité au démarrage et le ronronnement à l'accélération en font un partenaire de voyage attachant, à défaut d'être sensationnel.

L'avis d'Arthur Matal



Je regrette les petits 6 cylindres d'antan, mais ce Z4, très utilisable au quotidien, reste un plaisir.

65%
Quotient Émotionnel

DU BIEN… ET DU MOINS BIEN

Le Z4 20i abandonne la boîte manuelle et ne propose qu'une boîte automatique à 8 rapports de série. Mais cette transmission ne mérite que des éloges. Rapide et douce sur tous les modes de conduite, elle offre en prime en mode Sport des rétrogradages bien sentis qui participent à l'agrément sur petites routes sinueuses. Dommage que la direction Direct Drive à démultiplication variable ne soit pas à la hauteur : elle isole complètement de la chaussée, n'est pas précise et ne rassure pas quant au potentiel du train avant, pourtant chaussé de pneumatiques Michelin Pilot Super Sport performants.

BMW Z4
20i sDrive 197 ch



BIEN INSTALLÉ

Typiquement BMW, l'habitacle plonge son conducteur dans l'ambiance munichoise. Bien présenté et construit, l'ensemble est élégant, la position de conduite idéale avec des sièges Sport de série, bien dessinés, implantés bas, pour les vrais amateurs de conduite. Les aspects pratiques ne sont pas oubliés avec un coffre correct (288 dm³) pour un roadster. Autre avantage de ce Z4 : le temps de décapotage de la capote en toile, en outre parfaitement isolée ; seulement dix secondes sont nécessaires, et ce, jusqu'à 50 km/h pour profiter du grand air.



TARIF PREMIUM

Petit moteur ne rime pas avec petit prix ! Disponible à partir de 55 000 €, ce Z4 20i voit la note s'alourdir à cause du malus évoluant entre 3 300 et 4 000 €. Cette somme rondelette permet heureusement de profiter d'un équipement complet. Et les consommations sont plutôt acceptables, avec 7,8 l/100 km de moyenne relevés. Une monte pneumatique plus raisonnable que les 19 pouces optionnels de notre modèle d'essai offrirait probablement un gain de l'ordre de 0,2 l/100 km. Identiquement chaussée, la M40i consomme 9,2 l/100 km, mais avec des performances bien supérieures.

CHÂSSIS CONVAINCANT

Le châssis est certes ferme mais bien amorti. Pas dépassé par la mécanique, l'ensemble est très sain quelle que soit l'allure adoptée. Dur à basse vitesse, l'amortissement devient plus progressif avec un rythme plus soutenu. La surmonte pneumatique de 19 pouces de notre version d'essai (255 mm de large à l'avant et 275 mm à l'arrière, 1 350 €) est en effet esthétique, mais pas en adéquation avec la mécanique raisonnable. Si vous souhaitez plus de confort, contentez-vous des roues de série en 18 pouces (225/45 - 255/40 R 18).

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	■	197 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	■	320 Nm de 1 450 à 4 200 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale		1 998 cm³ / 11 CV
Transmission		aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports		automatique / 8
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,1 m
Pneumatiques AV - AR		255/35 - 275/35 R 19
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,32 / 1,86 / 1,30 / 2,47 m
Poids / tractable freiné		1 483 kg / impossible
Performances		
1 000 m d.a. / 0 à 100 km/h	■	27,9 s / 7 s
90 à 130 km/h en Drive	■	6,4 s
Vitesse maxi	■	240 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■	9 / 31 / 63 m
Habitabilité / Coffre		
Largeur aux coudes AV	■	149 cm
Volume de coffre	■	288 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	44,5 / 66 / 70,2 dB

LE BUDGET

Prix	■	**55 000 €**
Malus écologique	■	3 331 à 4 026 € (161 à 164 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		69 574 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, clim auto, démarrage sans clé, détecteur pluie/luminosité, direction à démultiplication variable, ESP, filet anti-remous, freinage auto anticollision, instr. numérique 10,25 pouces, jantes alliage 18 pouces, lecture panneaux, Matrix LED, régul. adaptatif, rétros ext. rabattables élec., sièges AV cuir, système multim. tactile 12,3 pouces/Android Auto et CarPlay…

Options
Pack Confort (accès confort, sièges chauffants, soutien lombaire : 1 400 €), pack Innovation (affichage tête haute, alarme, Drive Assist, phares full LED adaptatifs : 3 900 €), peinture métallisée (1 090 €)…

Consommations / Autonomie		
Moyenne	■	7,8 l/100 km
Ville / route / autoroute	■	9 / 7,3 / 7 l/100 km
Autonomie / réservoir	■	666 km / 52 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Autriche**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Le Z4 est un roadster attachant, même avec ce petit moteur de 197 ch. La boîte automatique fait du très bon boulot et le moteur est vaillant. Nous pestons seulement contre le feeling de direction, qui isole trop de la route et annihile les sensations.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PEUGEOT E-2008 156 ch / 54 kWh Allure
JEEP AVENGER EV 156 ch / 54 kWh Summit

COUSINS

Le Peugeot E-2008 ne pouvait tolérer plus longtemps que son petit cousin Jeep Avenger ait un moteur et une batterie plus puissants. Désormais outillé à l'identique, en fait-il meilleur usage ?

Par **Mélina Priam** Photos **Yann Lefebvre**



ENNEMIS



Au sein de la constellation Stellantis, il n'y a ni priorité ni favoritisme. Les ingrédients sont les mêmes pour tout le monde, à chacun de piocher dans la banque d'organes commune, de faire plus ou moins sa tambouille comme il l'entend et… que la meilleure recette régale le plus de palais possible ! À jeu, dans la classe agitée des SUV urbains, le petit dernier n'a pas été le moins malin : le Jeep Avenger a piqué la plateforme à la 208 (moins onéreuse), et en plus il s'est offert avant les autres les services du *nec plus ultra* du 100 % électrique du groupe, à savoir le moteur de 156 ch alimenté par la batterie de 51 kWh utiles (54 kWh bruts). Avec ses 136 ch et sa petite pile de 46 kWh, le pourtant plus imposant E-2008 (4,30 m) avait plutôt l'air d'un grand dadais en retard d'un train. Mais le restylage de mi-carrière qu'il vient de subir permet de rebooster la bête dans le vestiaire avant de la renvoyer sur le ring. Il hérite donc à son tour des technologies et des équipements les plus avancés du groupe pour se remettre en selle. Mais sa recette mise au point en 2019 est-elle encore la meilleure ? Plus petit, plus léger, moins cher, le cousin d'Amérique (au fort accent italo-polonais) pourrait bien être un empêcheur de poursuivre sa carrière sereinement pour notre star nationale.

SUR LA ROUTE

Plus encore que les mécaniques thermiques, qui cultivent en principe chacune leur petit caractère, les électriques ont le chic pour lisser les sensations et l'agrément, bien souvent assez insipides pour les amateurs de conduite que nous sommes. Lorsqu'il s'agit en plus du même ensemble, autant dire que c'est bonnet blanc et blanc bonnet. Le petit avantage que prend l'Avenger face au chronomètre, de l'ordre de quelques dixièmes de seconde, s'explique vraisemblablement par son gabarit et sa masse légèrement inférieurs. Mais c'est imperceptible sur la route, et cela ne permet pas de départager nos deux cousins. C'est un set d'autant plus nul que cette pseudo-vélocité

À L'E-2008 LE MEILLEUR COMPROMIS CONFORT/TENUE DE ROUTE ; À L'AVENGER L'AGILITÉ •••





PEUGEOT E-2008

❶ L'écran 10 pouces est désormais de série, et le système multimédia intègre les dernières mises à jour. Reste que sur la finition Allure, la navigation est en option (650 €). ❷ Comme les copains du groupe, l'E-2008 a dit adieu au classique sélecteur de position de boîte pour un bouton basculeur, moins pratique.



L'E-2008 apparaît clairement plus classe, mais l'i-Cockpit ne convient toujours pas à tout le monde.







Pas d'effet "waouh" de l'i-Cockpit Peugeot et les plastiques durs sont plus nombreux. Pour autant, l'insert coloré apporte un peu de gaieté.

JEEP AVENGER

❶ Sur Summit, l'écran de 10 pouces est de la partie. Le graphisme des icônes est différent de celui de l'E-2008, mais c'est la même technologie. La navigation ne coûte "que" 250 €. ❷ Le Jeep conserve un principe de boutons pour commander sa boîte de vitesses qui demande un temps d'adaptation.





supérieure se traduit par une consommation sensiblement plus élevée – mais toujours très raisonnable – avec finalement des autonomies similaires. Pour dénicher une micro-différence, il faut aller chercher la petite bête sur le châssis.

N'allons pas nous mentir, entre la plateforme CMP de la 208, reprise par l'Avenger, et celle du 2008, les nuances sont subtiles.

Néanmoins, avec un empattement plus court de 5 cm et une longueur hors tout moindre de 21 cm, l'Avenger se révèle un peu plus réactif et agile, moins emprunté dans ses changements d'appui lorsqu'il est mené bon train. Il est bien aidé en cela par une direction plus incisive, qui contribue à donner la sensation d'un train avant moins paresseux.

Le Jeep de poche maîtrise aussi ses prises de roulis, et même s'il est plus ferme en suspension, il n'en devient pas inconfortable. Son gabarit est également un atout en ville où il se faufile et stationne plus facilement. De plus, pour honorer son blason et pour les aventuriers en herbe tentés par les escapades extra-urbaines, le mini-SUV Jeep revendique des aptitudes hors des sentiers battus un peu plus étendues, grâce à des modes de conduite plus nombreux et à une aide à la descente. Des capacités que les 2008 thermiques proposent aussi mais en option, et dont l'E-2008 est privé de toute façon.

Mais le "vieux" lion n'a pas dit son dernier mot : il a pour lui une mise au point de ses trains roulants aux petits oignons ! Mieux amorti, il absorbe légèrement mieux les irrégularités de la chaussée et se montre plus prévenant et confortable que ➛





JEEP AVENGER

❶ Il manque quelques centimètres au niveau des jambes, et l'assise de la banquette est un peu courte. ❷ Le grand vide-poches qui intègre le chargeur sans fil est fort pratique, le couvercle magnétique pour mettre les objets à l'abri des regards un peu moins. ❸ Malgré son petit gabarit, l'Avenger dispose d'un coffre convenable et bien agencé, avec un plancher ajustable en hauteur et un rangement pour le câble.



son plus sautillant cousin. Au risque toutefois d'être un peu plus pataud : la quarantaine de kilos supplémentaires qu'il trimballe ne passe pas inaperçue au volant, et le Peugeot paraît plus ampoulé. Misant sur la nature silencieuse par nature de toute machine électrique, le Jeep semble par ailleurs avoir oublié que les bruits d'air et de roulement avaient aussi besoin d'être isolés. Dans un souci probablement d'économie, il a peut-être un peu trop négligé les isolants, et sans aller chercher des allures autoroutières, il se montre plus sonore. Rien de rédhibitoire, mais lors d'un trajet plus long – pas trop long quand même car aucun de nos larrons n'est en mesure de parcourir plus de 250 km d'une traite sur autoroute –, l'E-2008 se révèle plus agréable, pouvant ainsi mettre en avant sa plus grande polyvalence d'usage. Reste que le tempérament routier plus enjoué de l'Avenger donne davantage le sourire.

VIE À BORD

Non, le plus petit n'est pas toujours le plus étriqué. Tout dépend dans quel sens vous positionnez le mètre. Certes, il ne faut pas avoir de trop grandes guibolles pour s'installer à l'arrière de l'Avenger, qui, de ce point de vue, n'est pas plus accueillant – voire moins – qu'une petite



JEEP AVENGER

PLUS

Équipement complet
Gabarit urbain
Comportement plaisant

MOINS

Habitabilité arrière juste
Plastiques durs
Perfs hors mode Sport

S'ils disposent des mêmes organes techniques, les deux cousins ont pris soin de se démarquer avec des gabarits éloignés : le Peugeot (4,30 m) est plutôt un grand SUV urbain ; le Jeep mise au contraire sur un format de poche (4,09 m) pour la ville.

citadine. Ce qu'il est d'ailleurs, même s'il prend de la hauteur et joue les petits baroudeurs. Plus imposant à l'extérieur, l'E-2008 s'avère donc logiquement plus spacieux à bord. Cependant, même s'il ménage un espace un peu plus large pour que les passagers déplient leurs jambes plus aisément, il reste décevant au niveau de la largeur aux coudes : difficile de s'installer à trois adultes sur la banquette. En outre, sa ceinture de caisse élevée et ses faibles surfaces vitrées accentuent un certain sentiment de confinement, pas toujours très agréable. Ses centimètres de carrosserie en plus se retrouvent finalement davantage au niveau du coffre, plus grand que celui du Jeep, qui n'a toutefois pas à rougir de la comparaison.

Nous l'avons déjà constaté : qu'il soit de suspension ou acoustique, le confort est plutôt l'affaire du Peugeot. Il affiche aussi une mise nettement plus soignée, presque luxueuse, pour la catégorie. Le principe de l'i-Cockpit, qui associe petit volant et compteurs surélevés, ne plaît cependant toujours pas à tout le monde. Selon la position de conduite de chacun, certaines informations se retrouvent ainsi masquées par l'épaisse jante du volant : avouez que cela peut se révéler ➛







PEUGEOT E-2008
❶ Plus long, l'E-2008 est heureusement plus spacieux, mais il reste étriqué en largeur. ❷ Les touches de raccourcis, dites piano, sont toujours aussi élégantes mais surtout bienvenus pour accéder aux fonctions essentielles. ❸ Un coffre plus grand aussi, mais il n'a prévu aucun rangement pour les câbles.

PLUS GRAND, PLUS SPACIEUX, PLUS CLASSE, L'E-2008 OFFRE UNE PLUS GRANDE POLYVALENCE D'USAGE •••



PEUGEOT E-2008

PLUS
Présentation et finition
Confort et tenue de route
Plus polyvalent

—

MOINS
Tarif et équipement
Chargeur 11 kW en option
Perfs hors mode Sport

fâcheux ! Mais force est de reconnaître que cela fait de l'effet et apporte une touche d'originalité à l'ensemble. À cela s'ajoutent un réel souci du détail, des matériaux raffinés, agréables à l'œil comme au toucher, et une finition difficilement critiquable même si tout n'est pas parfait. L'Avenger ne fait pas pâle figure : sa présentation intérieure comme son ambiance sont plaisantes, mais moins valorisantes. Bien qu'il essaie de cacher la poussière sous le tapis, les plastiques durs sont plus nombreux, et l'ensemble paraît moins riche. L'ergonomie plus classique a cependant l'atout d'être plus accessible.

Lorsqu'il s'installe au volant de l'Avenger, le conducteur est vite à l'aise, et tout est facile à prendre en main. Le Jeep pense aussi davantage aux aspects pratiques, grâce notamment au grand vide-poche central. Et si, au premier abord, son ambiance paraît moins high-tech, ce n'est qu'une impression. Au même titre que leur motorisation et leur châssis, nos protagonistes sont dotés également des mêmes systèmes embarqués, en particulier les aides à la conduite, et du même écran central tactile de 10 pouces. La subtilité réside dans le fait que ces dispositifs sont ou non de série selon le niveau de finition – nous y reviendrons – et qu'ils sont présentés différemment. Les graphismes du système multimédia de l'E-2008 sont plus élégants, mais la navigation dans les menus ou sous-menus n'est pas forcément plus intuitive. De plus, dans les deux cas, ces systèmes sont déjà quelque peu en retrait et surtout lents par rapport à des équipements présents sur certains rivaux, notamment asiatiques.

FACE À UN PEUGEOT TOUJOURS TRÈS PRÉTENTIEUX EN TARIF, L'AVENGER PROPOSE UN ÉQUIPEMENT DE SÉRIE PLÉTHORIQUE •••

BUDGET

Depuis son lancement en début d'année, le Jeep a singulièrement revu ses prix à la hausse. Mais face à un E-2008 déjà prétentieux en tarif avant son restylage et qui subit aussi l'inflation, il fait presque figure de bonne affaire. En finition haut de gamme Summit, il n'est clairement pas donné, mais au moins a-t-il la bonne idée d'embarquer une dotation de série ultra-complète – seule la navigation reste optionnelle (250 €). Pour le même prix ou presque, le Peugeot est bien moins garni. En fait, pour jouir d'un confort identique

L'avis de Mélina Priam

L'ambiance à bord est toujours aussi agréable, mais la note finale est bien trop salée.

50% Quotient Émotionnel



Plus silencieux et mieux amorti, le Peugeot maîtrise davantage le confort. Il s'avère plus à l'aise pour les longues distances mais, tout autant que le Jeep, est limité dans l'exercice par son autonomie.

PEUGEOT E-2008
156 ch / 54 kWh Allure
JEEP AVENGER
EV 156 ch / 54 kWh Summit
EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

et des mêmes technologies que sur la Jeep, il faut opter pour la livrée GT, encore plus chère (45 100 € avant bonus) et remettre encore la main à la poche pour la conduite autonome (400 €) et la caméra à 360° (300 €). Mais, même ainsi, il manque toujours quelques menues bricoles comme la pompe à chaleur, à laquelle seul l'E-2008 de 136 ch a droit (allez savoir pourquoi… et en option en plus), et surtout le chargeur embarqué triphasé de 11 kW (400 €). Bref, au moment de passer à la caisse, c'est sans appel pour le Peugeot ! En revanche, même s'il est plus imposant et lourd, il ne consomme pas plus, voire sensiblement moins sur route ou autoroute, où il offre une autonomie très légèrement supérieure d'une dizaine de kilomètres. À l'usage, cela s'oublie vite toutefois, et dans les deux cas, l'autonomie autoroutière n'est pas assez importante (250 et 260 km) pour envisager de trop longs trajets sans s'arrêter et donc patienter à de (trop) nombreuses reprises. ■



VERDICTS

SUR LA ROUTE : ÉGALITÉ
VIE À BORD : PEUGEOT
BUDGET : JEEP



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 E-2008	Jeep Avenger
Moteur / Transmission		
Puissance maxi	156 ch (1)	156 ch (1)
Couple maxi	260 Nm (2)	260 Nm (2)
Type	électrique synchrone à aimants permanents	électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	4 CV	4 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1	réducteur / 1
Batterie / capacité nette (brute)	Li-ion / 51 (54) kWh	Li-ion / 51 (54) kWh
(1) En mode Sport. 108 ch en Normal et 80 ch en Eco. (2) En mode Sport. 220 Nm en Normal et 180 Nm en Eco.		
Châssis		
Diamètre de braquage	11,3 m	11,2 m
Pneumatiques	215/55 R 18	215/55 R 18
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement	4,30 / 1,77 / 1,53 / 2,61 m	4,09 / 1,78 / 1,53 / 2,56 m
Poids / tractable freiné	1 610 kg / impossible	1 570 kg / impossible
Performances		
1 000 m d.a. / 0 à 100 km/h	31,9 / 9,8 s	31,6 / 9,3 s
90 à 130 km/h en Drive	7 s	7 s
Vitesse maxi	151 km/h	150 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 32 / 65 m	10 / 31 / 65 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	26 cm	20 cm
Largeur aux coudes AV / AR	140 / 138 cm	144 / 146 cm
Volume de coffre	368 dm³	312 dm³
Niveau sonore		
À 90 / 130 km/h	63,3 / 67,6 dB	64,9 / 69,5 dB

LE BUDGET

Prix	**43 400 €**	**43 500 €**
Bonus écologique (CO_2)	5 000 € (0 g/km) (3)	5 000 € (0 g/km) (3)
Prix du modèle essayé (4)	41 200 €	40 000 €
Garantie	2 ans, km illimité (5)	2 ans, km illimité (5)

(3) 7 000 € sous condition de revenu. (4) Bonus et options inclus. (5) Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements communs

Accès/dém. sans clé, AFIL active, aide park. AV/AR, 6 airbags, clim auto, dét. pluie/luminosité, freinage auto urg., instr. numérique, jantes alliage, phares LED, régul./limit. de vitesse, rétros rabattables élec., système multim. avec écran tactile/Bluetooth/prises USB, vitres électriques…

Options

Peugeot E-2008 : cam. 360° + surv. angles morts (500 €), chargeur embarqué 11 kW (400 €), induction (100 €), pack Drive Assist Plus (cond. semi-auton. niv. 2, régul. vitesse adaptatif : 400 €), pack Navigation (650 €), peinture métall. / spéciale (550 / 750 €), sièges AV chauffants (200 €)…

Jeep Avenger : pack Navigation + assistant vocal et lecture des panneaux (250 €), peinture métallisée / spéciale / biton (500 / 750 / 1 250 €)…

Consommation / Autonomie / Recharge		
Moyenne	15,6 kWh/100 km	15,9 kWh/100 km
Ville / route / autoroute	13,5 / 13,6 / 19,6 kWh/100 km	13,3 / 14,0 / 20,3 kWh/100 km
Autonomie moyenne	335 km	330 km
Autonomie ville / route / autoroute	375 / 375 / 260 km	380 / 360 / 250 km
Chargeurs AC / DC	7,4 (11 en option) / 100 kW	11 / 100 kW
Temps de charge prise dom. / wallbox 7,4 kW / 11 kW / borne rapide 100 kW	39 h / 8 h / 5 h 45 / 30 mn (6)	39 h / 8 h / 5 h 45 / 30 mn (6)

(6) Données constructeur, 10 à 80 %.

Note EuroNCAP	**5 étoiles (2019)**	**En cours**
Pays de fabrication	**France**	**Italie**

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

Jeep Avenger

Match nul dans l'absolu ! Mais l'Avenger a pour lui l'effet nouveauté et son rapport prix/équipement plus avantageux. D'autant qu'il est plaisant à mener et bien pensé à bord. L'E-2008 fait valoir son raffinement et sa polyvalence. Des qualités trop cher payées.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

au m

La marque MG, qui, pour rappel, appartient désormais au groupe chinois SAIC Motor, n'a pas à rougir de son retour sur le marché. Preuve en est, depuis 2020, ses chiffres de ventes ne cessent de progresser, et en 2022, MG a écoulé plus de 13 000 voitures (13 170 pour être précis) en France. Ceux de l'année en cours devraient même approcher les 20 000 exemplaires. Une croissance boostée par l'arrivée sur le marché de la très convaincante berline compacte électrique MG4. Jugez par vous-même : depuis le début de l'année 2023, elle représente 60 % des ventes de la marque. Un véritable carton ! Plusieurs points expliquent ce succès. En plus de son autonomie très convenable (entre 350 et 450 km selon la version), elle offre de bonnes prestations routières et une habitabilité correcte, le tout pour un tarif très compétitif.

Le constructeur ne s'arrête pas en si bon chemin : en cette fin d'année, il actualise déjà sa poule aux œufs d'or, avec l'arrivée de nouveaux équipements qui faisaient défaut comme le système *one pedal*, un essuie-glace arrière et le fameux planificateur d'itinéraire… Fait plus intéressant, une nouvelle version dite "Autonomie étendue" dotée d'une batterie de 77 kWh voit le jour. Autonomie annoncée : 520 km ! Qui dit mieux ? Pas grand monde. Surtout, MG lève le voile sur une improbable déclinaison XPower à 4 roues motrices non permanentes forte de… 435 ch.

Contrairement aux autres versions disponibles, la XPower embarque non pas un mais deux moteurs.

En plus de celui de 245 ch positionné sur l'essieu arrière, la chinoise profite d'un second groupe motopropulseur de 204 ch placé à l'avant. L'énergie est fournie par une batterie de 64 kWh. Bien évidemment, plusieurs éléments techniques ont été revus. Pour supporter la puissance et assurer un maximum de motricité, la MG4 hérite de série d'un blocage de différentiel électronique. Un point essentiel pour encaisser au mieux les 600 Nm de couple lorsque le conducteur écrase la pédale de droite à fond. Les ingénieurs de la marque se sont également attardés sur les trains roulants avec notamment l'adoption de triangles avant en aluminium et de réglages de suspension plus fermes. Le système de freinage se veut quant à lui un peu plus robuste. La XPower opte par ailleurs pour un look plus excentrique qu'une MG4 "classique". Au menu : étriers de frein orange, jantes alu de 18 pouces et couleur spécifique. L'habitacle aurait toutefois pu aussi faire l'objet d'une attention particulière. À bord, cette MG4 se caractérise uniquement par ➛

Seule onde

La MG4 donnait déjà des sueurs froides à bon nombre de constructeurs. La berline compacte chinoise offre un rapport prix/prestations quasi imbattable pour une électrique sur son segment. MG enfonce le clou avec une version plus puissante à un tarif défiant toujours toute concurrence.

Par **David Bouillaux** Photos **Arnaud Saunier**



sa sellerie spéciale en similicuir et Alcantara avec surpiqûres rouges, ses contre-portes garnies d'Alcantara, son pédalier en alu et le logo XPower apposé sur les seuils de porte ainsi que sur la console centrale.

Mais passons à l'essentiel : les sensations au volant. Une fois installé, quatre modes de conduite s'offrent à vous (Eco, Normal, Sport et Snow), sachant que les modes Eco et Normal font seulement appel au moteur arrière. Pour profiter pleinement des deux unités et donc des 435 ch, il faut ainsi enclencher le mode Sport.

MG pousse le vice jusqu'à proposer un *launch control*, comme sur les vraies sportives.

Son fonctionnement s'avère très simple d'utilisation : appuyez simultanément sur les pédales de frein et d'accélérateur, patientez quelques secondes puis relâchez le frein tout en restant pied à fond sur la pédale de droite, et pan ! En moins de 4 s (3,8 selon MG, à vérifier très prochainement), vous voilà propulsé à 100 km/h. La MG4 XPower propose donc un niveau d'accélération semblable aux meilleures sportives du marché. Nous avons également été convaincus par son comportement routier. Alors, soyons clairs, elle ne dispose pas d'un châssis digne d'une GTI. Entendez par là que malgré les nouveaux réglages, le sien conserve une certaine souplesse. Cela permet de préserver un confort de suspension minimal tout en profitant d'une auto très communicative. Nous l'avons vérifié sur les routes très sinueuses du mont Sainte-Odile en Alsace. Sur ce terrain, la MG4 se révèle d'une efficacité redoutable et saute d'un virage à l'autre à des vitesses inavouables. Au point sans doute d'être capable de titiller une Alpine A110… Les mouvements de caisse, très bien maîtrisés, distillent par ailleurs un agréable sentiment de



La MG4 bénéficie d'un système de freinage plus puissant et d'imposants étriers monopistons.



Semblable aux autres déclinaisons, la planche de bord n'est pas très originale. Hormis une assise un peu trop haute et une visibilité arrière quasi nulle, le conducteur est bien installé. Les sièges spécifiques à cette version assurent confort et bon maintien.





❶ L'écran tactile central manque de réactivité. Pour ceux qui souhaitent suivre leur progression sur circuit (!), il dispose d'un affichage spécifique des données de conduite.
❷ Si vous êtes un habitué des longs trajets, sachez que la XPower accepte les charges rapides jusqu'à 140 kW. Le temps d'attente s'élève alors à environ trente minutes pour récupérer 80 % d'énergie. Sur une borne de type wallbox de 11 kW, comptez 7 heures.
❸ Ce sont deux des points forts de la MG4 : l'espace aux jambes suffisant pour les plus grands et l'absence de tunnel de servitude qui facilite l'installation d'un troisième passager.







sécurité. Mieux, nous avons pu également juger les prestations sur circuit. Contre toute attente, la compacte s'est montrée plutôt à son aise lors de cet exercice. Le train avant suffisamment accrocheur et l'excellente motricité des quatre roues, chaussées des talentueux pneus Michelin Pilot Sport 5, nous ont bluffés. Seule l'intervention des différentes aides à la conduite peut frustrer les puristes. L'autre point sécurisant réside dans l'efficacité du freinage, que nous avons pu éprouver sur circuit. Après plusieurs dizaines de tours effectués à un rythme effréné, ces derniers répondaient encore présent… Bien évidemment, lors d'un tel usage, la consommation grimpe dans le rouge, et à plus de 30 kWh/100 km, l'autonomie fond comme neige au soleil : n'espérez pas réaliser plus de 130 km. En utilisation plus "normale", le constructeur promet 385 km, ce que nous ne manquerons pas de vérifier lors d'un prochain essai à Montlhéry.

Pour le reste, cette MG4 XPower hérite des mêmes qualités (et défauts) que les autres modèles, à savoir une bonne habitabilité à l'arrière et un équipement plus que généreux. Mais notons aussi le petit coffre de 350 dm³ et la finition toujours perfectible. MG frappe surtout encore très fort au niveau tarifaire. Sa "4" est affichée au prix ultra-agressif de 35 490 € après déduction du bonus de 5 000 €. Pour l'heure, aucun autre constructeur au monde ne propose un tel rapport prix/prestations. ■



La MG4 XPower reste plutôt discrète : rien ou presque ne laisse présager ses hautes performances. Elle se repère grâce à ses étriers de frein orange et à sa teinte de carrosserie spécifique.

PLUS
Prix/performances
Comportement routier
Motricité

MOINS
Détails de finition
Volume de coffre
Look (trop) discret

MG4 XPower 435 ch/64 kWh 4WD

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	435 ch
Couple maxi	■	600 Nm
Type		synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale		11 CV
Transmission		intégrale non permanente
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Batterie/capacité nette (brute)	■	lithium-ion/62 (64) kWh
Châssis		
Diamètre de braquage		NC
Pneumatiques		235/45 R 18
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,29/1,84/1,51/2,70 m
Poids/tractable freiné		1 800/500 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	3,8 s
Vitesse maxi	■	200 km/h
Coffre		
Volume	■	350 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**40 490 €**
Bonus écologique (CO_2)	■	5 000 € (1) (0 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		36 140 €
Garantie	■	7 ans ou 150 000 km

(1) 7 000 € sous condition de revenu. (2) Options et bonus inclus.

Équipements de série ■
Accès/dém. mains-libres, AFIL, 4 airbags, Bluetooth, câble de recharge type 2 mode 3, cam. 360°, clim auto, détect. pluie/lum., frein park. élec, instrum. num. écran 7 pouces, jantes alu 18 pouces, lect. panneaux, pédalier alu, phares à LED, pompe à chaleur, rég. vit. adapt./lim. vitesse, rétro int. jour/nuit, rétros ext. élec/chauffants, siège cond. élec., sièges AV et volant chauffants, syst. multimédia écran tactile 10,25 pouces/GPS connecté/Apple CarPlay et Android Auto/USB…

Option
Peinture métallisée (650 €).

Consommation/Autonomie/Recharge		
Consommation mixte	■	18,7 kWh/100 km
Autonomie WLTP	■	jusqu'à 385 km
Chargeur AC/DC	■	11/140 kW
Tps charge secteur 2,3 kW/wallbox 11 kW/borne rapide 135 kW	■	32 h/7 h/26 mn (10 à 80 %)
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Chine**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★½

Alors oui, cette MG4 ne coche pas toutes les cases, mais elle n'a tout simplement aucune concurrente sur le marché. En plus de ses hautes performances, elle saura vous convaincre par son aspect sécurisant et sa riche dotation.

■ 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



YANN LEFEBVRE

MG4

Quelle autonomie réelle pour la MG4 ?

Pourriez-vous me communiquer l'autonomie réelle de la MG4 Standard nouvellement mise à jour qui développe 170 ch ? J'aurais besoin de 300 km d'autonomie maxi de temps à autre. Pouvez-vous me faire savoir le nombre de kilomètres pouvant être effectués par ce véhicule sur autoroute et sur route à 90 km/h ? ***A. D.***

Selon nos mesures, c'est un peu juste. Avec le petit moteur et la petite batterie (51 kWh), l'autonomie moyenne est de 280 km avec un maximum de 310 km sur route mais seulement 220 km sur autoroute. Dans votre cas, avec ce modèle, il serait plus prudent de prévoir un court arrêt d'une quinzaine de minutes. La MG4 de 204 ch avec sa batterie de 64 kWh se montre plus généreuse avec un maximum de 285 km sur autoroute. Aux côtés de la XPower *(lire p. 78)*, MG commercialise désormais une version "longue autonomie" que nous n'avons pas encore testée.

Ford Mach-E plutôt que Tesla Model Y

Dans votre numéro 1 140, vous dites que le Model Y est imbattable pour le moment. N'êtes-vous pas au courant de l'existence du Mach-E ? À prix équivalent (voire pour moins cher : 500 €/mois sur quatre ans en LLD) et avec des consommations quasi identiques sur le modèle propulsion 76 kWh, vous avez une voiture que M. Tout-le-Monde n'a pas, bourrée de qualités, efficace et surtout belle ! Pourquoi ne programmez-vous pas un comparatif ? ***S. F.***



ADRIEN CORTESI

Ford Mach-E

Nous vous avons entendu. C'est prévu dans un prochain numéro. Nous en profiterons pour réunir un Kia EV6, un Volkswagen ID.4, un Nissan Ariya, un Volvo C40 et bien sûr le Mach-E de Ford autour du nouveau Toyota BZ4X.



YANN LEFEBVRE

Le coût de la recharge, SVP ?

À l'heure où nous sommes poussés vers le tout-électrique dans un contexte de hausse continue de cette énergie, si vous indiquez les consommations, vous n'évoquez jamais le prix des recharges. Ce qui reste un grand mystère face à celui des carburants facilement accessible. ***N. W.***

C'est vrai que cette information manque, y compris à la borne où il est fréquent de devoir charger à l'aveugle sans savoir à l'avance le coût final. Quelques applications permettent de faire son propre calcul, voire de vous donner l'estimation. En ce qui nous concerne, les prix variant d'une borne à l'autre mais aussi en fonction d'autres paramètres (carte d'abonnement, tarif au kWh ou à la minute…), il est difficile d'indiquer un coût moyen fiable. À l'occasion de nos essais 10 000 km, nous sommes en mesure de dresser le vrai bilan, pas toujours à l'avantage de la voiture électrique.

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur **www.lechefdesessais.fr** ou contactez-nous par courrier/e-mail : 40, avenue Aristide-Briand – 92220 Bagneux Cedex – **autojournal@reworldmedia.com – www.autojournal.fr**

UNE RENTRÉE à 100 à l'heure !





VOTRE ABONNEMENT À **-50%**

VERSION NUMÉRIQUE INCLUSE DANS VOTRE ABONNEMENT, À CONSULTER SUR KIOSQUEMAG.COM

Visuels non contractuels.

EN CADEAU, LE CASQUE BLUETOOTH

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

1. Je choisis mon offre d'abonnement et mon mode de paiement :

 # M042 # D1381383

❑ **OFFRE MENSUELLE** **-50%**

résiliable sans frais à tout moment

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an **+** mon cadeau **+** les versions numériques offertes pour **seulement 5,20 €** /mois pendant 6 mois puis 8 €/mois au lieu de ~~10,46 €~~*.

Je remplis le mandat ci-dessous accompagné de mon RIB (1).

(1)

❑ **OFFRE ANNUELLE** **-50%**

L'Auto-Journal (25 n°) dont le Spécial Salon **+** les versions numériques offertes pour **seulement 62 €** au lieu de ~~124,80 €~~*.

Mon abonnement se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part(2). Je remplis le mandat ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de L'Auto-Journal.

(2)

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.

Date et signature obligatoires

Le :

PLUS RAPIDE, JE M'ABONNE EN QUELQUES CLICS SUR KiosqueMag

à l'adresse : **bit.ly/aj-1144**

Muni de mon RIB ou de ma carte bancaire, je m'abonne en toute sécurité !

SCANNEZ-MOI !

2. J'indique mes coordonnées :

❑ M. ❑ Mme Date de naissance : (pour fêter votre anniversaire)

Nom** :

Prénom** :

Adresse** :

Code postal** : Ville** :

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

Email :

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com et gérer votre abonnement)

❑ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège Auto Plus et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage !

❑ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage !

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (108,79 €), des frais de port (16,01 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 6 mois, je serai prélevé de 8 € par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une 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. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/11/2023. DOM-TOM et autres pays nous consulter. 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. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition 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 en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.

ENVIES D'





NICOLAS RODET

AILLEURS

Deux Salons automobiles, apparemment aux antipodes l'un de l'autre, ont occupé l'actualité ces dernières semaines. De Lyon à Doha, cependant, c'est le format de ces événements qui pourrait être en train de se réinventer.

Texte et photos **Jean-Éric Raoul**

GMS



Toyota a profité du Salon de Lyon pour la première française du nouveau C-HR.

Quoi de plus étrange que de rapprocher le Salon de Lyon, qui s'est tenu du 28 septembre au 2 octobre et celui de Genève-Qatar, à Doha, du 5 au 14 octobre ? Oui, vous avez bien lu : Genève-Qatar, ou plus exactement GIMS-Qatar (Geneva International Motor Show). Voilà, dès le nom de l'événement, une surprenante distorsion géographique, tant on peinerait à trouver un écho aux alpages helvétiques au milieu des déserts qataris. Que vient donc faire le Salon de Genève à Doha ? En coulisse, assurer sa survie financière et donc la possibilité, enfin, de renouer en 2024 avec un Salon sur les rives du lac Léman. Cela n'est pas rien si l'on se souvient qu'en 2020, son annulation pour cause de Covid s'était décidée *in extremis*, quelques jours à peine avant l'ouverture, alors que tous les frais étaient déjà engagés. Depuis, en dépit des efforts de son équipe, le retour du rendez-vous suisse n'a pas pu se concrétiser. Sandro Mesquita, le patron du Salon, assure également que cela a été l'opportunité de construire une marque et de déployer un savoir-faire : *"Nous déclinons à Doha des éléments propres à notre ADN. C'est un format compact, ce que l'on a toujours fait à Genève. Il y a aussi la manière dont le hall est structuré. Les grands stands sont sur les côtés et, au milieu, on ne dépasse pas 1,65 m de hauteur pour donner cette vision globale à 360°. Après, il y a d'autres petits détails, le tapis rouge, les panneaux signalétiques. Et enfin, le côté neutre de l'événement. Au Qatar comme en Suisse, il n'y a pas de constructeur automobile."*

MODESTIE INATTENDUE

De fait, sans doute conditionnés par les réalisations spectaculaires du Qatar, nous nous attendions à quelque chose d'extravagant. Mais avec 10 000 m² d'exposition, pour une trentaine de constructeurs représentés, ce Salon aux dimensions modestes s'assume comme régional. Même si la région s'entend ici à l'échelle du golfe Persique.

L'apparente modestie, l'ancrage régional, ce sont aussi les marques de fabrique du Salon de Lyon. Longtemps dans l'ombre des grands rendez-vous internationaux, il était parfois regardé de haut, comme une manifestation essentiellement commerciale. Cela n'a évidemment rien de honteux. Mais la désaffection affichée par de nombreux constructeurs pour les grand-messes traditionnelles a rebattu les cartes. À Lyon cette année, quasiment tout le monde était là, comme cela n'est plus arrivé, sur aucun Salon, depuis 2019 ! De Subaru à Ferrari, en passant par les constructeurs français au complet, les chinois ou encore Aston Martin, et Toyota, le visiteur pouvait enfin approcher toutes celles qui lui faisaient envie ou alimentaient ses rêves. Sous un seul toit. Pour un



Les nouvelles marques asiatiques suscitaient beaucoup de curiosité à Lyon.



Les marques de prestige n'ont pas boudé Lyon, ici Lotus.

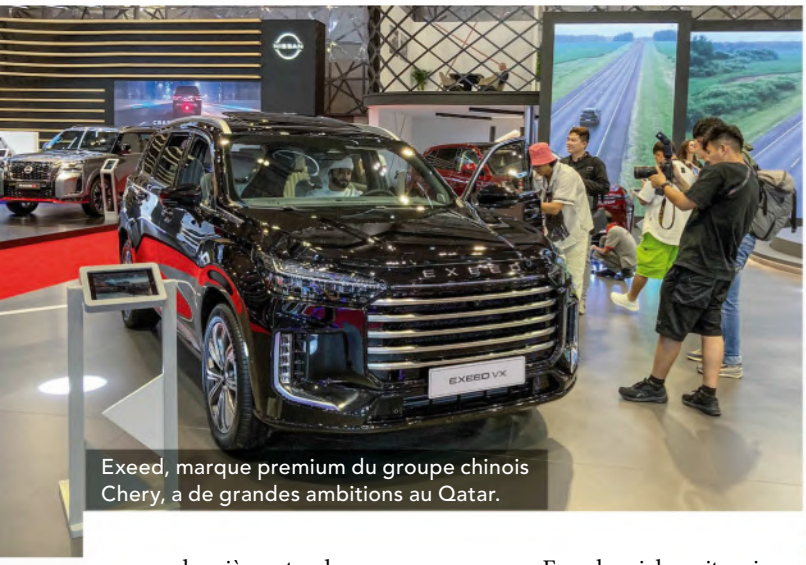
billet d'entrée de 8 €. Sans barrières, ni structures alambiquées. De la moquette, un espace suffisant pour déambuler, un panneau signalétique par marque et des voitures. Point. A-t-on besoin de plus ? Les 76 174 visiteurs ont visiblement répondu non, et nous sommes tentés de leur donner raison. Bien sûr, en tant que journalistes, nous regrettons que Lyon n'accueille pas de grandes révélations internationales. Mais c'est un biais professionnel qui ne retire rien à l'intérêt de l'événement pour le grand public. La présence à Lyon, pour la première fois, d'autant de représentants nationaux des grands constructeurs était un autre signe de la pertinence de ce format. Ce vaste panorama automobile est aussi l'occasion de quelques prises de conscience. Dans les allées, on entend fréquemment : *"Qu'est-ce que c'est cher !"*, en constatant que l'immense majorité des voitures dépasse la barre des 40 000 €. Mais aussi : *"Elles sont pas mal, les chinoises."* Ou encore : *"De toute manière, l'électrique, je n'y crois pas."* Lors de discussions informelles, les représentants des constructeurs admettent à demi-mot prendre conscience de ce décalage entre les attentes des clients et leur offre. Ce qui ne posait pas trop de problèmes du temps des difficultés d'approvisionnement commence à donner des sueurs froides aux uns et aux autres, maintenant que le client est redevenu maître du jeu.

L'ÉLECTRIQUE À PAS COMPTÉS

Les questionnements étaient évidemment un peu différents dans les allées de Doha. La typologie des marques aussi. En miroir de leur présence écrasante dans la circulation locale, Toyota et Kia s'offraient les stands les plus vastes… au même niveau que celui du groupe chinois Chery, inconnu chez nous, mais particulièrement ambitieux sur place, ➤



À Doha, trois Delage rendaient hommage aux couleurs de la France.



Exeed, marque premium du groupe chinois Chery, a de grandes ambitions au Qatar.


Lazareth, artisan français, exposait à Doha un incroyable tricycle à V8 Maserati.

avec un deuxième stand pour sa sous-marque Exeed, qui devrait arriver en Europe. Il est d'ailleurs très révélateur de constater que, à Doha, les marques chinoises apportent majoritairement des voitures hybrides, mais ne se risquent pas trop sur le terrain des pures électriques. Cela ne rend que plus décalés les discours des marques européennes, notamment des premium allemands : Porsche présentait par exemple sa future supercar électrique Mission X, à côté d'une Taycan, quand Mercedes mettait en valeur son étude Vision EQXX ou que Volkswagen valorisait l'exploit d'une paire d'ID. Buzz, ayant fait le trajet par la route… non sans quelques difficultés pour trouver des points de recharge. *"La conscience environnementale, au Qatar, le public n'y est pas encore,* m'avoue le responsable d'Exeed. *Il y a deux catégories de clients ici : les Qataris et les expatriés. Pour ces derniers, la question du prix est importante. Les Qataris sont capables d'acheter une Taycan ou une Audi e-tron pour montrer qu'ils ont le dernier jouet à la mode. Puis, ils vont les remiser, à côté de leurs autres voitures. Mais le gouvernement du Qatar pousse pour l'électrification. Il y a déjà des bornes de recharge dans certains centres commerciaux. C'est juste beaucoup trop cher pour les expatriés."*

Les constructeurs français ? La question ne se pose pas ici. En déambulant dans Doha, nous n'avons croisé que trois représentantes de "nos" marques : deux fourgonnettes Renault Dokker de la Poste (oui, Renault, et pas Dacia) et un très inattendu coupé Peugeot RCZ. En revanche, deux stands bien français attiraient le public du Salon. Chez Lazareth, d'abord, on se risque sur le bizarre : une moto volante d'un côté, un extravagant tricycle à V8 Maserati de l'autre, voilà qui intrigue. *"Nous avons commencé notre activité en transformant des motos et des quadricycles,* raconte Ludovic Lazareth, installé à Annecy. *Nous construisons des machines uniques depuis 1998, à la commande. Nous travaillons beaucoup pour le cinéma."* Et la moto volante ? *"Pour l'instant, c'est un prototype. Nous avons voulu faire une vraie moto volante, la première au monde, pas un avion dissimulé. Elle roule en électrique, avec des roues de taille normale, et des turbines à l'intérieur des jantes pour l'aérien. Pour l'instant, nous réussissons à la stabiliser en l'air. Mais pour aller plus loin et la développer, il faut investir. Donc je recherche soit un investisseur qui souhaite faire aboutir le projet, soit un collectionneur qui va la racheter et l'exposer telle quelle dans son séjour !"* Que vient-il faire à Doha ? *"C'est plus lié au Salon de Genève. C'est le Salon des petits constructeurs et préparateurs, c'est ma clientèle."*

Dans ce contexte, le vaste stand Delage surprend moins. Laurent Tapie, maître d'œuvre de la renaissance de la marque française, fait le point





Spectaculaire Silk S9 : des capitaux chinois, mais conception et fabrication italiennes.



Découverte la plus improbable : l'Entop Simurgh, projet de supercar… afghane !



Les Qataris sont capables d'acheter une Porsche Taycan pour montrer qu'ils ont le dernier jouet à la mode.

Kia révèle son EV9 à Doha, mais vend surtout des thermiques.

sur l'avancement du projet : *"Nous avons des clients américains intéressés, qui attendent l'homologation aux États-Unis. Mais ce ne sera pas pour tout de suite. Nous nous focalisons sur les homologations européennes, qui prennent du temps. Il faudra encore patienter de six à neuf mois pour l'obtenir."* Et à Doha ? *"La clientèle du Moyen-Orient est importante pour nous. Ici, les questions d'homologation se traitent de manière assez simple. Les autorités demandent avant tout qui est le client…"* Comment voit-il le passage à l'électrique, dans lequel des constructeurs d'hypercars sont déjà engagés ? *"Je ne crois pas du tout à la fin du thermique. C'est une décision politique. Un changement de personnel politique peut faire changer la décision. En tout cas, je ne veux pas du tout faire d'hypercar électrique. De belles marques y sont déjà, Lotus, Pininfarina… mais elles ne vendent pas !"*

FAIRE REVENIR LES CONSTRUCTEURS

Le plus exotique des artisans du Salon est sans doute Entop qui, avec sa Simurgh, ambitionne de produire une supercar afghane et vise même un engagement au Mans, dans le cadre du garage 56 ! *"C'est un combat pour notre honneur, notre dignité,* annonce le P.-D.G. Mohammad Reza Ahmadi. *Aujourd'hui, en Afghanistan, nous partons de rien. Nous voulons devenir une locomotive pour notre pays, son industrie, ses infrastructures."* Moins politique dans son projet (quoique…), la Silk S9 fait étalage de promesses techniques ébouriffantes : plus de 1 400 ch, moins de 2 secondes de 0 à 100 km/h. Surtout, elle est hybride, et pas électrique. Ses lignes ont été dessinées par rien moins que Walter de Silva, ancien maître du design chez Audi ou Alfa Romeo. *"C'est le résultat d'une coentreprise avec le constructeur chinois FAW,* explique le représentant de la marque. *La voiture a déjà été présentée au Salon de Shanghai. Elle a été conçue et sera produite en Italie."* Le projet de la marque, à moyen terme, est cependant de déployer une gamme de modèles plus accessibles, électriques, toujours conçus en Italie, mais produits en Chine.

Au final, que retenir de ces Salons ? Dans les deux cas, une forme d'humilité a semblé rompre avec la folie des grandeurs qui a conduit à la désaffection de ces événements par les constructeurs. Dans les deux cas, aussi, il n'était pas question de mobilité, mais d'automobile. La nuance est essentielle. On ne s'adressait pas à des usagers anonymes en quête d'un moyen de déplacement, mais à des amateurs de voitures. Enfin, sans chercher à réinventer la roue, Lyon ou Doha ont assuré les fondamentaux de l'exercice, tout en innovant. Par de nombreuses animations extérieures à Doha, comme des séances de roulage sur piste ou dans le désert, l'organisation de nombreuses festivités nocturnes sur le Lusail boulevard, et, bien sûr, la concordance du Salon avec le grand prix de Formule 1. À Lyon, c'était l'organisation conjointe du Salon professionnel Equip Auto et la mise en place de facilités inédites pour essayer les voitures, directement depuis le parc des expositions.

Cela suffira-t-il à convaincre les constructeurs de revenir dans les grands Salons européens ? Sandro Mesquita se montre raisonnablement optimiste : *"C'est une bataille, un travail qu'il faut refaire jour après jour. Beaucoup de gens ne croyaient pas à notre projet au Qatar. Aujourd'hui, il est là. On pourra toujours faire mieux. Mais cette édition va attirer l'attention sur ce type d'événement et nous aider pour Genève."* ■

L'ASTON MARTIN VA RELÈVE LE DÉFI DU MANS !

L'une des hypercars de route les plus radicales, conçue en partenariat avec le génial Adrian Newey, va bientôt s'exprimer sur les circuits du championnat du monde d'Endurance et aux 24 Heures du Mans. Un projet très excitant !

Par **Alain Pernot**



Après avoir gelé le projet Valkyrie LMH, Aston Martin le relance de manière officielle en affichant son traditionnel British Racing Green.

PHOTOS : ASTON MARTIN RACING (BAS DE PAGE À LA VERTICALE)

Lorsque la catégorie Hypercar a été annoncée en 2019 pour relancer l'Endurance, deux marques s'étaient portées volontaires pour incarner ce renouveau : Toyota et Aston Martin. Alors sponsor de l'écurie Red Bull de Formule 1, Aston Martin avait obtenu que Red Bull Technology et le talentueux ingénieur Adrian Newey se penchent sur le berceau d'une sensationnelle auto, à la fois "hypercar" de route et "Hypercar" de course : la Valkyrie, dont le nom évoque de fameuses guerrières de la mythologie nordique. Deux versions étaient donc prévues : une routière et une pour les 24 Heures du Mans, baptisée LMH. Cette dernière avait d'ailleurs effectué quelques tours de roues aux mains d'un certain… Max Verstappen, très emballé par l'expérience ! Et puis patatras : le rachat d'Aston Martin par Lawrence Stroll a tout remis en question. Les rêves de Formule 1 de ce dernier ont orienté Aston Martin vers les grands prix, et le projet Valkyrie s'est retrouvé mort-né.

Depuis, de nombreuses marques ont rejoint Toyota avec une vraie Hypercar (Peugeot, Ferrari, Glickenhaus) ou avec un proto LMDH moins coûteux (Porsche, Cadillac et bientôt BMW, Alpine et Lamborghini). Mais les Hypercar en question ne sont jamais que des voitures de course sans lien direct avec un modèle de série comme l'espérait le législateur ou comme l'avait prévu Aston Martin. Certes, Toyota projette un jour de commercialiser une version de route de sa GR010, mais cet effet d'annonce tarde à se concrétiser…

Les amateurs d'Hypercar peuvent se réjouir : Aston Martin vient d'appuyer sur le bouton vert pour relancer la version compétition de la Valkyrie, en parallèle de l'engagement de la marque en Formule 1 ! Cette renaissance inattendue du projet a été rendue possible grâce à

LKYRIE



Lorsqu'il l'avait testée en 2020, Max Verstappen avait été enthousiasmé par la Valkyrie.

l'équipe américaine Heart of Racing de Gabe Newell, dirigée par Ian James, qui était précédemment à la tête de l'écurie Mercedes ayant remporté les deux premiers championnats du monde de Formule E. Cette équipe a en effet prévu d'engager au moins une voiture dans le championnat du monde d'Endurance et une dans le championnat américain IMSA à l'horizon 2025.

Les essais reprendront donc prochainement pour préparer ce défi.

Le partenariat avec Red Bull ayant pris fin et Aston Martin ayant désormais sa propre équipe de F1, toute référence à la participation de Red Bull à la conception de la Valkyrie est gommée dans la communication officielle de la marque anglaise. Néanmoins, il sera intéressant de voir une voiture conçue par Adrian Newey, le plus brillant ingénieur de sa génération, se confronter aux références de la catégorie. Le directeur technique de Red Bull avait pris ce challenge d'autant plus à cœur qu'il a déjà disputé lui-même les 24 Heures du Mans en tant que pilote en 2007 au volant d'une Ferrari aux couleurs Red Bull, classée 4e en GT2.

Paradoxe : pour se conformer à la réglementation du WEC qui plafonne la puissance des groupes propulseurs à 680 ch, la Valkyrie de course va devoir être "dégonflée" par rapport à la version de route qui affiche plus de 1 000 ch. Du coup, le système hybride initial va être purement supprimé, ce qui aura la vertu de simplifier l'exploitation de cette auto propulsée par un V12 atmosphérique de 6,5 litres construit par Cosworth. Il est encore trop tôt pour savoir si Fernando Alonso fera partie de l'équipage de cette Valkyrie, mais vu la délectation qui avait été la sienne sur le circuit du Mans en 2018 et 2019 (avec deux victoires à la clé sur Toyota), il y a fort à parier que l'Espagnol fera tout pour participer à cette aventure ! Il ne reste plus qu'à espérer que le calendrier de la F1 rendra possible cette pige.

Déjà détentrice de nombreux titres dans cette catégorie, Aston Martin a par ailleurs confirmé la continuation de son engagement en GT avec le développement d'une nouvelle Vantage GT3 conforme à la nouvelle réglementation qui entrera en vigueur l'an prochain aux 24 Heures du Mans. Elle débutera en compétition dès l'entame de saison 2024 sur les circuits américains. Aston sera donc, à terme, la seule marque à être présente du GT4 à la F1, en passant par l'Hypercar. Une jolie démonstration pour cette marque victorieuse des 24 Heures du Mans en 1959 avec Roy Salvadori et Carroll Shelby. ■

Il sera intéressant de voir une voiture conçue par Adrian Newey, le plus brillant ingénieur de sa génération, se confronter aux références de la catégorie !



En février 2020, les pilotes de F1 Max Verstappen et Alexander Albon avaient essayé la Valkyrie à Silverstone.



C'était en ***juillet 1986*** *dans* L'Auto-Journal…

EN MESURES

L/l/h :
4,24 / 1,68 / 1,35 m

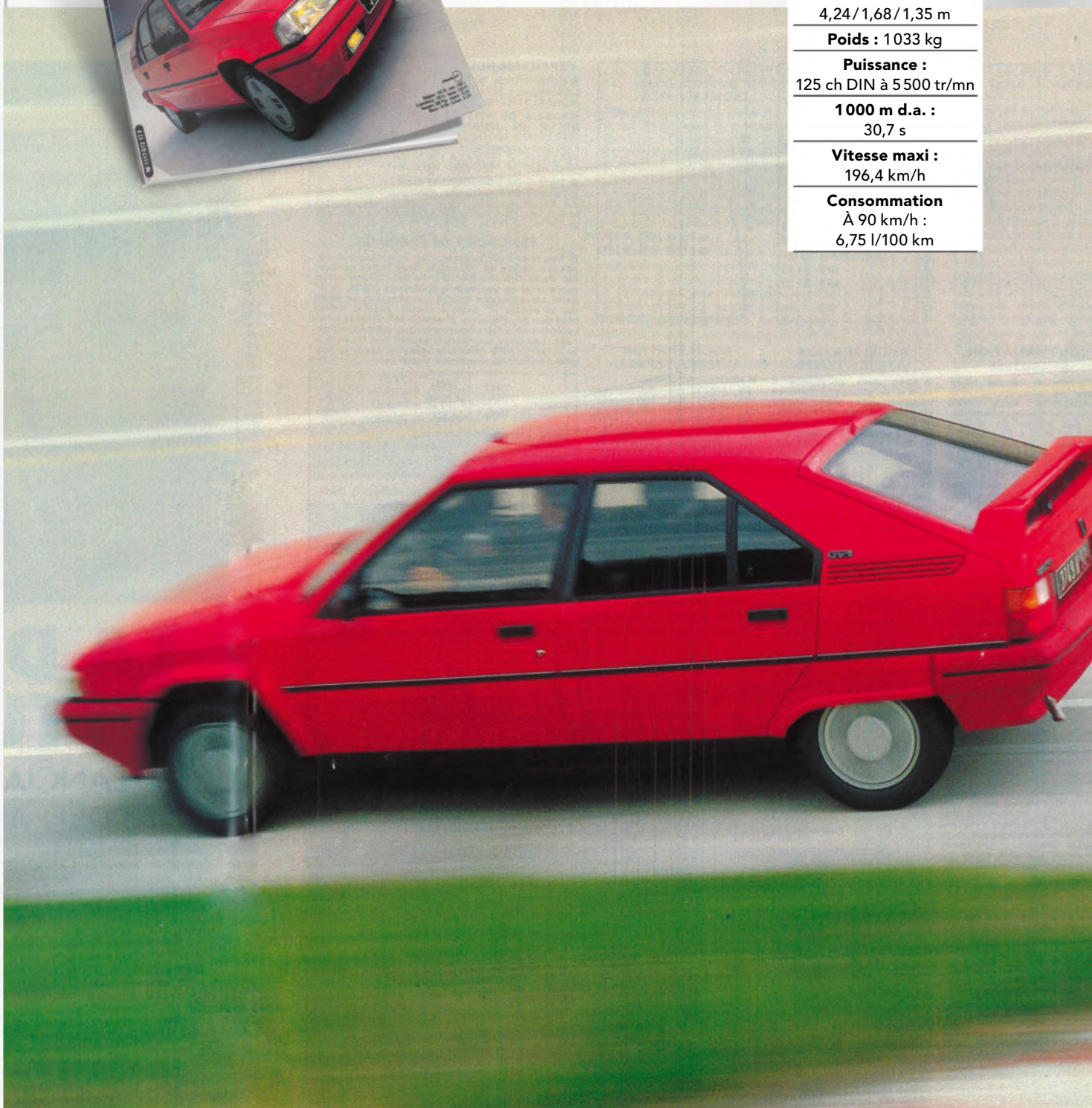
Poids : 1 033 kg

Puissance :
125 ch DIN à 5 500 tr/mn

1 000 m d.a. :
30,7 s

Vitesse maxi :
196,4 km/h

Consommation
À 90 km/h :
6,75 l/100 km



Malgré son appellation GTI, cette BX déçoit quelque peu en performances pures, son système à injection se révélant moins convaincant que les bons vieux "carbus" de la Sport!

LA CITROËN BX GTI *À L'ESSAI*

Exsangue au début des années 80, Citroën a joué sa survie en lançant la BX… et ça a marché ! Pour se défaire de son image vieillotte, la marque aux chevrons va décliner son modèle phare en une vaste gamme, son fleuron restant bien sûr la version "GTI" !

Par **André Costa** (1986)/**Thomas Riaud** (2023)

Extraits…

■ "À l'origine série limitée, la BX Sport remporta un tel succès que sa fabrication en petite série fut poursuivie, en dépit du caractère artisanal de l'étude et de sa réalisation."

■ "Par rapport aux 106 ch de la BX 19 GT, les 126 ch de la Sport étaient obtenus grâce à des modifications de la culasse effectuées par le transformateur bien connu Danielson."

■ "Les formes des chambres d'explosion étaient modifiées, tout comme le diamètre des soupapes, leur loi de levée et aussi l'alimentation, avec deux importants carbus double corps Solex de 40 ; cela, sans oublier un échappement revu et corrigé."

■ "Aujourd'hui, Citroën a choisi « d'officialiser » cette transformation, en créant une BX GTI destinée à concrétiser un haut de gamme, débarrassé *a priori* de toutes les improvisations inhérentes à une série limitée."

■ "En ce qui concerne le moteur, on trouve le même bloc 100 % alliage léger – avec la même cylindrée de 1 906 cm^3 – et une puissance administrative française de 9 CV. Toutefois, l'alimentation est effectuée maintenant par un système d'injection électronique Bosch LE3 Jetronic, avec coupure d'alimentation à la décélération."

■ "Comme pour la Sport, la suspension a été affermie par rapport aux autres versions du modèle, en ce qui concerne entre autres le tarage des sphères."



Par rapport aux premiers millésimes, dotés d'une planche de bord très "Citroën" avec son pèse-personne et ses satellites, cette dernière est bien plus conventionnelle.

> "L'injection se révèle légèrement moins convaincante que les carburateurs puisque la Sport bat la GTI de 0,5 s aux 400 m."

Ses qualités

BONNES PERFORMANCES
"À Montlhéry, cette GTI, ixième du nom, nous a proposé une vitesse de pointe de 196,4 km/h qui correspond aux indications du constructeur, c'est-à-dire 198 km/h."

BONNE TENUE DE ROUTE
"Fort heureusement, le déclin n'a pas atteint les qualités routières qui sont demeurées intactes. Comme ses sœurs, la BX GTI tient extrêmement bien la route."

FREINAGE PUISSANT ET ENDURANT
"Le freinage assisté par l'ABS – dont le supplément apparaît sensiblement moins coûteux que chez la plupart des autres marques – s'avère bien équilibré et surtout plus endurant à chaud que celui de la Sport."

Ses défauts

ESTHÉTIQUE EN DÉCLIN
"Avec la Sport, l'arrière de la BX avait été transformé au point de créer une silhouette agressive et particulièrement attrayante. La GTI marque à cet égard une très regrettable régression et les nouveaux gros boucliers – dont je ne discute pas l'intérêt – alourdissent encore l'arrière. Quel massacre !"

NOMBREUSES MESURES DE PERFORMANCES EN DÉCLIN PAR RAPPORT À LA SPORT
"Dans le domaine des reprises en cinquième – dont l'importance est grande en ce qui concerne l'agrément de conduite –, la GTI se montre également inférieure à la Sport !"

INSONORISATION EN RETRAIT
"En matière d'insonorisation, la GTI ne peut soutenir la comparaison avec la Sport. Dans tous les cas de figure, extérieurement comme intérieurement, au ralenti comme à 60, à 90 ou à 130 km/h, la GTI affiche des résultats moins favorables, avec toutefois un bilan global encore très acceptable."



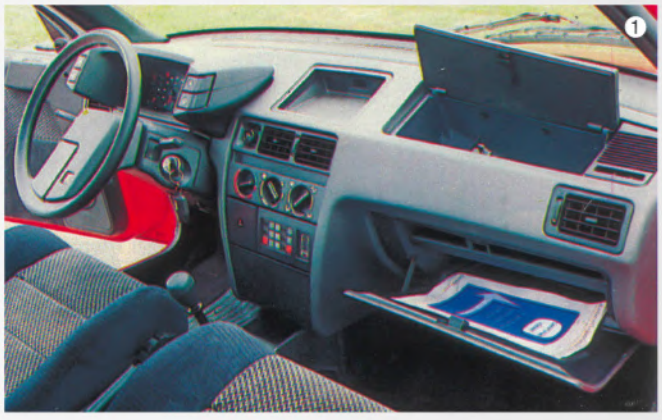


❶ Grosse attaque de la BX GTI sur l'anneau de Montlhéry. À l'instar des autres versions, cette BX bénéficie d'une excellente tenue de route, sans dégrader le confort. ❷ Les contre-portes témoignent d'une certaine recherche, l'accoudoir se terminant en poignée de maintien. ❸ La BX GTI offre une bonne habitabilité et profite de sièges spécifiques assez fermes qui manquent toutefois de maintien dans les virages. Dommage…



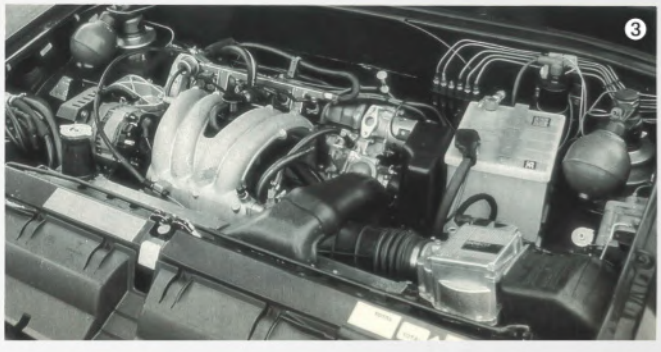


"On est en droit de s'interroger sur ce que l'injection apporte à l'acheteur en ce qui concerne les performances."



❶ Entièrement nouvelle, la planche de bord accueille désormais pas moins de 2 boîtes à gants. ❷ Accessible depuis un hayon, ce coffre à la capacité généreuse est bien sûr transformable. ❸ Presque identique au moteur de la Sport, celui de la GTI dispose néanmoins d'une injection moderne qui ne profite hélas ni à la consommation ni aux performances.





Extraits…

■ "Parlons consommation. Là encore, un simple rapprochement des courbes établies pour les deux voitures à vitesse constante permet de constater que la Sport se comporte mieux que la GTI, cette dernière consommant généralement un litre de plus que sa cousine, à vitesse égale. Cela étant, son appétit ne peut quand même pas être jugé exagéré."

■ "La suspension hydropneumatique est là pour assurer une excellente adhérence sur les revêtements les plus médiocres. Le confort est réel, aussi bien à vide qu'à pleine charge et sur tous les types de routes."

■ "La direction assistée de série est à la fois légère et très précise, avec une bonne position de conduite."

■ "Intérieurement, la nouvelle planche de bord marque le retour à un classicisme certain, sans pour autant donner dans le « béhémisme » systématique. L'instrumentation est sérieuse – on a même un thermomètre d'huile – mais, en revanche, les sièges constituent un méchant trompe-l'œil."

■ "En réalité, le bilan est simple. Pour le même prix qu'une Sport – qui demeure pour l'instant au catalogue à 109 600 francs –, il est désormais possible d'acheter pour 99 900 francs + 8 900 francs d'ABS une GTI moins nerveuse, moins souple, plus gourmande, plus bruyante, moins séduisante d'aspect mais pourvue d'un freinage d'élite. Progrès relatif quand même!"

Vu d'aujourd'hui



Par **Thomas Riaud**

Citroën avait su dans les années 80-90 dynamiser son image avec une vraie gamme de GTI, et même briller en compétition au plus haut niveau, au Dakar d'abord, puis en Rallye, avec dans les années 2000 Sébastien Loeb. Un bel héritage qui ne se retrouvera hélas jamais sur les modèles de série, de plus en plus "pantouflards". Pire, depuis la scission opérée avec DS, Citroën se trouve privé d'audace technique, le confort restant son seul véritable atout…

TOYOTA COROLLA

Excusez du peu : la Corolla en est à sa 12e génération, un record dans la production actuelle ! Cette compacte de la taille d'une Golf n'existe qu'en hybride, Toyota oblige. Elle a reçu fin 2022 de nouvelles motorisations de 140 et 196 ch.

Par **Cyril Biotteau** Photos **Arnaud Saunier**

La première Corolla date de… 1966 ! Au fil des générations, elle a parfois changé de nom dans certaines zones géographiques, s'appelant un temps Sprinter au Japon ou Auris en Europe. L'actuelle génération remonte à 2018 et évolue par petites touches chaque année. Fin 2022, elle a reçu des motorisations de 140 et 196 ch, toutes deux hybrides non rechargeables, qui permettent d'améliorer les performances par rapport aux versions précédentes (122 et 184 ch). Le restylage de la fin 2022 a été discret esthétiquement mais a vu l'arrivée d'une finition GR Sport, uniquement cosmétique. Le tarif Toyota comporte encore à ce jour les versions 2022 de 122 et 184 ch, qui sont en fait les invendus des concessionnaires Toyota de l'année dernière et peuvent constituer de bonnes affaires. La Corolla existe en France en berline 5 portes et en break appelé Touring Sport, doté non seulement d'un coffre plus important (592 dm^3 contre 365, selon nos mesures), mais aussi d'un empattement plus long et donc d'une meilleure habitabilité aux places arrière. Il est vendu entre 2450 et 2650 € de plus que la berline en fonction des finitions.

La Corolla va recevoir de petites évolutions en 2024, parmi lesquelles de nouveaux coloris et quelques équipements comme la clé électronique, qui permettra d'ouvrir sa voiture depuis un smartphone.

LA GAMME

	Moteur / Finition	Active	Dynamic	Design ❤	GR Sport	Collection	Malus écologique
Hybrides	1.8 140 ch berline / break	32 400 / 35 050 €	33 400 / 35 850 €	35 500 / 37 950 €	36 700 / 39 250 €	39 250 € / –	0 € (100 à 106 g/km CO_2)
Hybrides	2.0 196 ch berline / break ❤	–	–	– / 38 950 €	38 700 / 40 250 €	– / 43 350 €	0 € (103 g/km CO_2)



La Corolla s'avère agréable à conduire par son châssis plutôt dynamique.



La qualité de présentation, qui a longtemps été un point faible sur les Toyota, a bien progressé avec cette dernière génération de Corolla.



La sensation d'emballement du moteur due à la boîte de vitesses CVT est nettement moins présente dans la version 196 ch, qui dispose de plus de couple et nécessite moins d'"enfoncer" lors des relances.

LA TRANSMISSION

Train épicycloïdal

C'est à la fois la force et la faiblesse de la Corolla. D'un côté, cette transmission offre une douceur d'utilisation sans égale, notamment en ville, et constitue l'un des éléments de la sobriété de la voiture. De l'autre, quand vous enfoncez l'accélérateur à fond, l'effet CVT, ou scooter, ou Mobylette, donne la sensation que le moteur patine dans les hauts régimes. À noter que les versions 196 ch disposent d'un mode S comme "séquentiel" (et même de palettes au volant) qui permet de faire semblant de passer des vitesses et qui servira surtout à chercher du frein moteur en montagne, quitte à entendre davantage le moteur thermique.

L/l/h/empattement : 4,37/1,79/1,46/2,64 m

MOTEURS HYBRIDES	1.8 140 CH	2.0 196 CH ❤
Puissance cumulée	140 ch	196 ch
Couple maxi	142 Nm à 3 600 tr/mn + 185 Nm (électrique)	190 Nm à 4 400 tr/mn + 206 Nm (électrique)
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	167	184
0 à 100 km/h (s)	10,8	8,7
90 à 130 km/h en Drive (s)	9,8	7,6
Consommation		
Moyenne (l/100 km)	6	6,2

LES MOTEURS

HYBRIDES

1.8 140 ch

Cette motorisation est hybride non rechargeable et utilise pour sa partie technique un 4 cylindres atmosphérique de 1 798 cm³ et 98 ch à cycle Atkinson, qui est en fait le même que sur la version précédente (122 ch) ou que sur la Prius 4. L'augmentation de la puissance cumulée se fait grâce au moteur électrique, qui est passé de 72 à 95 ch, tandis que la petite batterie (environ 1 kWh) a gagné légèrement en capacité. Le gain en performances est sensible entre la version de 122 ch et celle de 140 ch puisque le 0 à 100 km/h se fait à présent en 10,8 s (12 auparavant), mais surtout en reprises : la nouvelle passe de 90 à 130 km/h en 9,8 s, contre 12,4 pour l'ancienne. En corollaire, la consommation subit une hausse de 0,5 l/100 km en moyenne, passant à 6 l/100 km.

2.0 196 ch ❤

Toujours hybride non rechargeable et, côté moteur thermique, la cylindrée atteint 1 987 cm³ et la puissance 152 ch. Ces valeurs sont inchangées par rapport à la version précédente de 184 ch au cumulé, mais le moteur électrique passe de 109 à 113 ch. Les performances en comparaison avec la variante 140 ch sont logiquement bien meilleures, mais surtout, cette version donne la sensation d'en avoir bien plus en permanence sous le pied. Dans la conduite de tous les jours, cela veut dire que vous enfoncerez moins l'accélérateur et que vous subirez beaucoup moins l'effet CVT que sur la 140 ch *(lire ci-contre "La transmission").* En consommation, l'écart reste faible par rapport au petit moteur. Bizarrerie du tarif : cette motorisation, en finition GR Sport, coûte 2 000 € de plus sur la berline, mais seulement 1 000 € de plus en break…

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, allumage automatique des phares, Android Auto et Apple CarPlay, banquette arrière rabattable 60/40, Bluetooth, caméra de recul, climatisation automatique bizone, écran central tactile, frein de parking électrique, GPS, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs extérieurs dégivrants et réglables électriquement, surveillance de la pression des pneus, vitres AV et AR électriques, volant réglable en hauteur et en profondeur.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Active	Dynamic	Design ❤	GR Sport	Collection
Accès à bord et démarrage sans clé	–	–	Série	Série	Série
Aérateurs aux places AR	–	–	–	–	Série
Affichage tête haute	–	–	–	2 800 € (1)	Série
Chargeur à induction pour smartphone	–	–	Série	Série	Série
Combiné d'instruments numérique	–	Série	Série	Série	Série
Détecteur de pluie	–	Série	Série	Série	Série
Éclairage d'ambiance	–	–	Série	Série	Série
Écran central tactile 7 pouces	Série	–	–	–	–
Écran central tactile 10,5 pouces	–	Série	Série	Série	Série
Jantes acier 16 pouces	Série	–	–	–	–
Jantes alliage 16 pouces	–	Série	–	–	–
Jantes alliage 17 pouces	–	–	Série	–	–
Jantes alliage 18 pouces	–	–	–	Série	Série
Peinture biton avec toit noir	–	–	–	Série	Série
Projecteurs antibrouillard AV	–	Série	Série	Série	Série
Radars de stationnement AV et AR	–	–	1 000 € (2)	Série	Série
Rétroviseur intérieur automatique jour/nuit	–	Série	Série	Série	Série
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	–	Série	Série	Série	Série
Sellerie cuir/Alcantara	–	–	–	–	Série
Siège conducteur avec réglages lombaires électriques	–	–	Série	Série	Série
Siège passager réglable en hauteur	–	Série	Série	Série	Série
Sièges AV chauffants	–	–	Série	Série	Série
Surveillance des angles morts	–	–	1 000 € (2)	2 800 € (1)	Série
Système audio 8 HP	–	–	–	2 800 € (1)	Série
Toit ouvrant panoramique	–	–	–	2 800 € (1)	1 100 €
Vitres AR surteintées	–	–	Série	Série	Série

(1) Options groupées dans le pack Techno avec toit ouvrant.
(2) Options groupées dans le pack Confort.







❶ Les places arrière ne sont pas très généreuses dans la berline mais le deviennent beaucoup plus dans le break avec 6 cm de plus en espace aux jambes grâce à l'allongement de l'empattement. ❷ Le coffre est également beaucoup plus logeable dans la version Touring Sport, mais rien de plus normal dans un break par rapport à une berline : il passe de 365 à 592 dm³. ❸ L'écran central passe de 7 pouces sur l'entrée de gamme à 10,5 pouces à partir du deuxième niveau de finition. Il se montre plutôt réactif, mais les graphismes, notamment ceux du GPS, sont un peu datés.

LES FINITIONS

ACTIVE

L'entrée de gamme ne sera pas disponible chez tous les concessionnaires, Toyota ayant pris soin de préciser : *"dans la limite des stocks disponibles"*… Le vendeur fera tout pour vous faire passer au moins à la finition Dynamic (1 000 € de plus). Pourtant, la Corolla Active n'est pas dépouillée puisqu'elle comprend déjà une climatisation automatique bizone, le GPS, toute une panoplie de sécurité, dont le régulateur adaptatif, etc.

DYNAMIC (ACTIVE + 1 000 €)

Les éléments les plus importants de ce deuxième niveau sont le combiné d'instruments, désormais numérique, et l'écran central de 10,5 pouces. La voiture gagne en plus un détecteur de pluie, des rétroviseurs se repliant électriquement et des jantes en alliage.

DESIGN (DYNAMIC + 2 100 €) ❤

Avec ce troisième niveau, la Corolla gagne en plus des éléments indiqués dans le tableau ci-contre des inserts en chrome autour des vitres ou dans les boucliers, ce qui "habille" la voiture. C'est le premier niveau avec éclairage d'ambiance : toujours agréable la nuit. C'est aussi le premier où il y a autre chose qu'une peinture accessible en option.

GR SPORT (DESIGN + 1 200 €)

Cette fois, la Corolla se donne des airs de sportive, visuellement du moins puisque aucun réglage châssis différent n'est au programme. La voiture s'orne de quelques badges GR Sport et gagne une calandre, un bouclier et des jantes spécifiques. Elle devient également biton, avec le toit peint en noir. Les sièges avant sont "sport" et obtiennent des appuie-tête siglés GR Sport avec insert chromé, tandis que le volant reçoit quelques surpiqûres rouges. Dommage qu'il n'y ait pas de pédalier aluminium…

COLLECTION (GR SPORT + 2 550 €)

Ce haut de gamme fait le plein d'équipements, aussi bien en confort qu'en sécurité et comprend même de série la peinture métallisée ou nacrée, en biton comme sur la GR Sport. Cette fois, la seule option disponible est le toit vitré ouvrant. Sur le break, le hayon devient électrique de série uniquement avec cette finition haut de gamme.



Agréable en châssis, la Corolla se montre un peu ferme en finition supérieure avec les roues de 18 pouces. Les finitions Active, Dynamic et Design offrent un meilleur confort.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK TECHNO (1 700 € SUR GR SPORT, 2 800 € AVEC TOIT OUVRANT SUR GR SPORT)
Ce pack laisse le choix d'inclure ou non le toit vitré ouvrant, avec 1 100 € d'écart entre les deux propositions. Le pack comprend par ailleurs l'affichage tête haute, la surveillance des angles morts, l'aide au stationnement AV et AR, le système audio premium avec 8 HP, et il ajoute sur le break le hayon électrique, le prix passant alors à 2 200 € (3 300 € avec toit ouvrant). Vu le contenu, l'option nous semble trop chère. Il paraît surtout dommage que la surveillance des angles morts et les radars de stationnement ne soient pas de série à ce niveau de gamme.
DÉCONSEILLÉE PAR L'AJ

PACK CONFORT (1 000 € SUR DESIGN)
Uniquement proposé avec la finition Design, ce pack comprend (encore…) la surveillance des angles morts, les radars de stationnement AV et AR et la détection des piétons et cyclistes à l'ouverture des portes. Même remarque que sur le pack précédent : dommage que ce ne soit pas de série. Le prix, déjà élevé sur la berline, passe à 1 500 € sur le break pour un contenu identique : mais pourquoi ?
DÉCONSEILLÉE PAR L'AJ

NOTRE CHOIX

Toyota Corolla Touring Sport Hybride 2.0 196 ch Design

(38 950 € hors options, malus 0 €)

Le coffre de la berline est petit, et les places arrière sont un peu serrées : en passant au break, vous éliminez ces deux problèmes. Cela vous permettra d'opter plus facilement pour la motorisation 2 l, qui gomme pratiquement l'effet CVT. Vous avez alors une voiture agréable à conduire, sobre et spacieuse. La finition Design nous paraît suffisante en équipement et conserve l'auto sous les 40 000 € avec la peinture de votre choix…

LES TEINTES

Teinte opaque

Blanc Pur (série sur Active, Dynamic, Design et GR Sport, indisponible sur Collection)

Teintes métallisées (700 € sur Active, Dynamic, Design et GR Sport, série sur Collection)

Gris Chrome (uniquement sur GR Sport)

Gris Minéral

Gris Atlas

Noir Intense

Bleu de Prusse

Bleu Genièvre (indisponible sur GR Sport)

Bronze Impérial (indisponible sur GR Sport)

Teintes premium (900 € sur Active, Dynamic, Design et GR Sport, série sur Collection)

Blanc Lunaire Nacré

Rouge Intense

LES JANTES



Jantes acier 16 pouces (série sur Active)



Jantes alliage 16 pouces (série sur Dynamic)



Jantes alliage 17 pouces (série sur Design)



Jantes alliage 18 pouces (série sur GR Sport)



Jantes alliage 18 pouces (série sur Collection)

AUDI A3

Elle est l'une des compactes les plus chics et les plus onéreuses. En matière de qualité comme de fiabilité, l'Audi A3 tient assez bien son rang. Par **Didier Laurent**

Certains y verront une Volkswagen améliorée, d'autres un modèle haut de gamme dont le tarif n'est pas toujours justifié. Mais l'Audi A3, qui a été la première du genre, avant la Mercedes Classe A ou la BMW Série 1, c'est surtout un modèle distinctif au sein d'une catégorie très populaire. Ses ventes se sont effritées avec la montée en puissance des SUV, mais ses différentes générations sont encore bien présentes en occasion. La dernière mouture est proposée en Sportback à 5 portes, mais aussi en berline à coffre, laquelle mesure 15 cm de plus en longueur. À l'intérieur, règnent le luxe et la technologie, même si certains plastiques, laissés durs en surface, détonnent par endroits. L'habitabilité et le volume de coffre sont dans la moyenne du segment, et l'équipement est correct, quel que soit le niveau de finition.

En occasion, les modèles disponibles sont plutôt bien dotés, et le choix de motorisations est assez large. Le diesel constitue jusqu'à près de 50 % de l'offre d'A3, signe que l'auto séduit aussi les gros rouleurs. La boîte automatique S-tronic est également assez présente, voire dominante selon les millésimes.

	LA GAMME AUDI A3	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	30 TFSI	110	5,4 *	Des performances un brin limitées pour cette livrée à 3 cylindres turbo. Le petit moteur de 1 litre est un peu juste sous le capot de cette voiture assez grande. Mais si le prix est très bas et que vous roulez peu, pourquoi pas.
Essence	**35 TFSI**	**150**	**6,4**	**Une version rationnelle, suffisante au quotidien et raisonnable en consommation. En boîte manuelle ou automatique S-tronic, elle s'affiche à un prix correct compte tenu du standing. Elle se montre relativement polyvalente. Son moteur à 4 cylindres de 1,5 litre lui va plutôt bien, tout comme son dispositif mild hybrid.**
Essence	40 TFSI Quattro	190	7,2 *	Une déclinaison apparue en 2022, et qui fait du bien à la gamme essence en raison de sa puissance. Elle est très peu répandue mais s'avère être un bon choix. Dynamique mais pas sportive, elle n'est disponible qu'en quatre roues motrices Quattro.
Hybride rechargeable	40 TFSI e	204	6,8 (batterie vide)	L'accès à la technologie hybride rechargeable, composée d'un moteur de 1,4 litre de cylindrée et d'une machine électrique. Sur le papier, cette A3 peut parcourir jusqu'à 67 km en tout électrique : nos mesures rabaissent ce chiffre à 41 km.
Hybride rechargeable	45 TFSI e	245	6,8 (batterie vide)	La même en plus puissante, selon une technologie similaire et une programmation qui lui donne plus de pep. Son autonomie théorique est de 63 km, 42 km mesurés en vrai…
Diesel	30 TDI	116	4,8	L'accès au diesel se fait par cette version de puissance modeste mais suffisante pour un usage quotidien. Certes un peu juste en reprises sur nationale, ce moteur est frugal.
Diesel	35 TDI	150	5	La bonne mesure, avec du couple et un accord parfait avec la boîte automatique. Si vous voulez un diesel, c'est le choix le plus rationnel.
Diesel	40 TDI	200	5,7 *	Une version qui donne le change dans toutes les situations, avec un couple important et des performances de haut niveau. Uniquement en déclinaison Quattro.

* Données constructeur.

LES INFOS CLÉS

- Essence : à partir de 22 500 €
- Diesel : à partir de 21 500 €
- Hybride rechargeable : à partir de 26 500 €
- Génération : quatrième
- Commercialisation : mars 2020
- Restylage : d'ici à juin 2024
- Nombre d'exemplaires en circulation : 26 381



YANN LEFEBVRE

NOTRE CHOIX
Audi A3
35 TFSI S Line 2021
30 000 €/
50 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

TECHNIQUE

Moteur/Transmission

Puissance maxi	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cylindres, turbo essence
Puissance fiscale	8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

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

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,34/1,82/1,45/2,64 m
Poids/tractable freiné	1 337/1 500 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	30,4 s
0 à 100 km/h	9 s
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e	9,2/11,2/14 s
Vitesse maxi	224 km/h (1)
Freinage à 90/130 km/h	32/66 m

(1) Donnée constructeur.

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	148/143 cm
Volume coffre	393 dm³

LE BUDGET

Assurance (2) : 869 €	Carte grise (3) : 266,4 €

Consommations

Moyenne	6,4 l/100 km
Ville/route/autoroute	7/6,4/5,9 l/100 km
Autonomie/réservoir	781 km/50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV (4)	572 €	Distribution	266 €
Amortisseurs AR (4)	340 €	Embrayage	749 €
Disques AV (4)	290 €	FAP	4 824 €
Disques AR (4)	202 €	Pneus (4)	190 €
Plaquettes AV (5)	147 €	Feu AV	982 €
Plaquettes AR (5)	113 €	Feu AR	338 €
Filtre à air	41 €	Bouclier AV	484 €
Filtre à huile	21 €	Bouclier AR	484 €

bon/ moyen/ mauvais dans sa catégorie

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

LE BILAN FIABILITÉ
Sur le plan mécanique, l'Audi A3 profite du fait que ses moteurs et son châssis sont communs à des modèles de grande diffusion chez Volkswagen, Seat ou Skoda. Les corrections éventuelles sont donc plus rapides. Restent des détails à régler, mais la tranquillité d'usage est de bon niveau pour ce modèle désirable.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE
La transmission automatique à double embrayage DSG de Volkswagen s'appelle S-tronic chez Audi, mais elle n'est pas plus fiable pour autant. Grandement améliorée au fil du temps, elle ne connaît toutefois que rarement un problème important. En revanche, et plus particulièrement sur les exemplaires du début de carrière, elle peut être victime d'à-coups au démarrage, de lenteur de passage des vitesses ou d'un choix anarchique du rapport. Un souci dont la source est essentiellement informatique et qui se règle par une ou plusieurs reprogrammations.

BATTERIE VERSION E-TRON
Le système ne prend pas la charge, ou le fonctionnement entre électrique et thermique n'est pas optimal. Dans certains cas, le démarrage est impossible. Le plus souvent, ces avaries sont accompagnées par l'allumage d'un voyant d'anomalie au tableau de bord. Dans la majeure partie des cas, une reprogrammation ne suffit pas, il faut alors remplacer un câble d'alimentation, voire la batterie.

AUTRES DÉFAILLANCES

GESTION ÉLECTRONIQUE MOTEUR
C'est un peu le mal de tous les moteurs à essence de modeste cylindrée, qui doivent composer avec une suralimentation et des normes antipollution castratrices. Le moindre défaut sur une ligne de code dans un boîtier électronique, et plus particulièrement celui de la gestion du moteur, peut générer des difficultés de démarrage, voire des trous à l'accélération. Cela peut se solder par l'allumage du voyant d'anomalie moteur. Une reprogrammation vient en général à bout du problème.

SYSTÈME MULTIMÉDIA
Un autre mal transversal à de nombreux modèles, dans le groupe Volkswagen ou ailleurs. Les mises à jour au fil des révisions protègent un peu des dysfonctionnements, mais divers bugs sont courants au niveau du système multimédia, qu'il s'agisse de la navigation ou de la radio. Plus rarement, des écrans sont remplacés pour une question de qualité (un trait apparaît au centre), mais c'est un autre défaut. Un suivi en concession avec des mises à jour successives peut aider à limiter la casse.

LES RAPPELS

MAJEURS

INJECTEURS (AOÛT 2020)
Sur les modèles du début de carrière, fabriqués avant août 2020 et équipés des moteurs 1.0 TFSI et 1.4 TFSI (ce rappel concerne aussi les Audi A1, Q2 et A3 e-tron), les injecteurs doivent être remplacés. Ils peuvent soit se gripper, soit être à l'origine d'une fuite de carburant. De l'essence pénètre involontairement dans la chambre de combustion, et la voiture ne respecte plus les normes antipollution.

VERSION E-TRON (MAI 2022)
Ce rappel concerne 24 450 (chiffre monde) Audi A3 e-tron fabriquées entre le 7 janvier 2020 et le 22 février 2022, mais aussi les Q3 équipés de la même chaîne de traction. Sur ces voitures, le fusible du système haute tension n'est pas suffisamment protégé en cas de court-circuit. Cela peut le faire éclater, interrompre la circulation du courant électrique et générer un risque d'incendie. Les concessionnaires doivent ajouter un tapis isolant au-dessus du boîtier de commutation de la batterie haute tension.

MINEURS

CEINTURE DE SÉCURITÉ (OCTOBRE 2022)
Sur les Audi A3 fabriquées entre le 7 novembre 2018 (ancienne génération) et le 26 janvier 2022, une ceinture de sécurité peut se montrer défaillante et ne pas jouer son rôle en cas de choc. L'enrouleur pourrait ne pas retenir correctement le passager. L'opération après-vente consiste à remplacer les ceintures incriminées.

AIRBAG PASSAGER (OCTOBRE 2022)
Sur 5 644 Audi A3 (et RS 3) fabriquées entre le 9 février 2021 et le 28 avril 2022, un pliage incorrect de l'airbag passager peut empêcher son déploiement en cas d'accident. Une déchirure pourrait se produire dans l'airbag, entraînant une protection insuffisante et augmentant le risque de blessure. L'airbag doit être remplacé.

LE RENDEZ-VOUS VINTAGE
A NE PAS LOUPER





En vente le 12 octobre

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TONALE			
1.5T Hybrid 130 ch Super	7	M 310	37 200
1.5 T Hybrid 160 ch Ti	8	M 450	44 200
PHEV 280 ch Q4 Ti	10	0	54 300
1.6T Diesel 130 ch Super	7	M 1 074	37 700
Surcoût Speciale : Super + 1 800 € / Ti - 3 200 € à - 3 300 €			
Surcoût Sprint : Super + 2 700 €			
Surcoût Ti : Sprint + 2 500 €			
Surcout Veloce : Ti + 2 500 €			
GIULIA			
2.0 Turbo 280 ch Super Q4	17	M 6 724	54 950
Quadrifoglio	41	M 47 925	95 450
2.2 Diesel 160 ch Super	8	M 210	47 450
2.2 Diesel 210 ch Ti Q4	12	M 898	57 450
Surcoût Sprint : Super + 2 500 €			
Surcoût Ti : Sprint + 2 500 €			
Surcoût Veloce : Ti + 2 500 €			
Surcoût Competizione : Veloce + 4 000 €			
STELVIO			
2.0T 280 ch Super Q4	17	M 16 149	60 450
Quadrifoglio	41	M 50 000	103 750
2.2 Diesel 160 ch Super	8	M 1 761	52 950
2.2 Diesel 210 ch Super Q4	12	M 3 119	57 950
Surcoût Sprint : Super + 2 500 €			
Surcoût Ti : Sprint + 2 500 €			
Surcoût Veloce : Ti + 2 500 €			
Surcoût Competizione : Veloce + 5 000 €			

ALPINE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A110			
"base"	15	M 2 049	62 500
GT	19	NC	72 500
S	NC	M 2 544	74 500
R	19	M 2 049	112 000

ASTON MARTIN

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

AUDI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1 SPORTBACK			
25 TFSI Advanced	5	M 75	26 190
30 TFSI Advanced	6	M 50	27 130
35 TFSI S line S tronic	8	M 450	34 080
40 TFSI S line S tronic	11	M 1 386	35 870
Surcoût S line : Advanced + 3 000 €			
Surcoût Avus : S line + 1 000 €			
A1 ALLSTREET			
25 TFSI Advanced	5	M 190	26 240
30 TFSI Advanced	6	M 170	27 180
35 TFSI Avus S tronic	8	M 310	36 580
Surcoût Avus : Advanced + 5 450 €			
Q2			
30 TFSI Design	6	M 240	32 080
35 TFSI Design	8	M 260	34 170
SQ2	19	M 13 682	56 410
30 TDI Design	6	M 100	34 060
35 TDI Advanced S tronic	8	M 240	41 160
Surcoût Advanced : Design + 2 500 €			
Surcoût Avus : Advanced + 2 300 €			
Surcoût S line : Avus + 1 500 €			
A3 SPORTBACK			
30 TFSI Design	6	M 100	33 020
30 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	6	0	35 170
35 TFSI Design	8	M 240	34 070
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M 190	36 220
40 TFSI Mild Hybrid S line Quattro	10	M 3 119	44 640
S3	20	M 10 980	59 070
40 TFSI e Design	8	0	43 460
45 TFSI e Competition	8	0	51 500
30 TDI Design	6	0	34 070
35 TDI Design S tronic	8	0	39 110
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 1 276	47 590
Surcoût S line : Design + 4 650 €			
Surcoût Avus : S-Line + 900 €			
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 Design	8	M 740	40 070
40 TFSI Avus Quattro S tronic	10	M 6 724	53 250
RS	29	M 38 767	73 870
45 TFSI e Design	8	0	50 970
35 TDI Design	8	M 240	43 140
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 3 119	54 230
Surcoût S line : Design + 3 800 €			
Surcoût Avus : S line + 1 400 €			
Q3 SPORTBACK			
35 TFSI Design	8	M 898	42 485
40 TFSI Avus Quattro S tronic	10	M 7 462	54 565
RS	29	M 39 964	75 810
45 TFSI e Design	8	0	53 985
35 TDI Design	8	M 260	45 555
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 4 543	56 645
Surcoût S line : Design + 3 800 €			
Surcoût Avus : S line + 300 €			
Q4 E-TRON			
40 Design	5	0	53 000
45 S line Quattro	5	0	64 300
50 S line Quattro	5	0	68 900
Surcoût S line : Design + 7 700 €			
Surcoût Avus : S line + 2 100 €			
Q4 SPORTBACK E-TRON			
40 Design	5	0	55 000
45 S line Quattro	5	0	66 300
50 S line Quattro	5	0	70 900
Surcoût S line : Design + 7 700 €			
Surcoût Avus : S line + 2 100 €			
A4			
35 TFSI Mild Hybrid Design	8	M 540	41 280
40 TFSI Mild Hybrid Design	11	M 450	45 130
30 TDI Mild Hybrid S line	7	0	49 665
35 TDI Mild Hybrid Design	9	0	46 120
40 TDI Mild Hybrid S line	11	M 240	53 865
S4 TDI	23	M 11 680	78 470
Surcoût S line : Design + 5 225 €			
Surcoût Avus : S line + 1 400 €			
Surcoût Competition : Avus + 2 600 €			
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	48 690
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 540	52 500
RS 5	34	M 34 224	101 990
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9	M 125	50 970
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 280	53 980
S5 TDI	23	M 12 088	83 870
Surcoût S line : Design + 6 000 €			
Surcoût Avus : S line + 1 100 €			
Surcoût Competition : Avus + 2 400 €			
A5 SPORTBACK			
35 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	8	M 400	48 690
40 TFSI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 818	52 500
RS 5	34	M 38 937	101 990
35 TDI Mild Hybrid Design S tronic	9	M 75	50 970
40 TDI Mild Hybrid Design S tronic	11	M 330	53 980
S5 TDI	23	M 13 502	83 870
Surcoût S line : Design + 6 000 €			
Surcoût Avus : S line + 1 100 €			
Surcoût Competition : Avus + 2 400 €			
A5 CABRIOLET			
40 TFSI Mild Hybrid S line S tronic	11	M 3 119	63 900
45 TFSI Mild Hybrid S line Quattro S tronic	16	M 10 450	70 700
S5	24	M 26 499	89 270
35 TDI Mild Hybrid S line S tronic	9	M 818	62 370
40 TDI Mild Hybrid S line S tronic	11	M 1 761	65 380
Surcoût Avus : S line - 620 €			
Q5			
45 TFSI Design	16	M 16 399	60 310
50 TFSI e Design	16	0	65 720
55 TFSI e S line	16	0	73 620
35 TDI Design	9	M 1 376	55 020
40 TDI Design	11	M 5 343	58 010
SQ5 TDI	22	M 38 174	83 770
Surcoût S line : Design + 4 900 €			
Surcoût Avus : S line + 4 000 €			
Q5 SPORTBACK			
45 TFSI Design	16	M 16 149	63 510
50 TFSI e Design	16	0	68 420
55 TFSI e S line	16	0	76 320
35 TDI Design	9	M 1 686	58 220
40 TDI Design	11	M 5 543	61 210
SQ5 TDI	22	M 38 174	86 470
Surcoût S line : Design + 4 400 €			
Surcoût Avus : S line + 4 500 €			
A6			
45 TFSI S line	16	M 3 552	67 000
50 TFSI e S line	16	0	75 030
55 TFSI e Compétition	16	0	77 960
35 TDI S line	9	M 450	60 840
40 TDI S line	11	M 450	64 570
45 TDI S line Quattro	14	M 5 543	72 190
50 TDI S line Quattro	17	M 6 715	75 600
S6	23	M 14 312	91 260
Surcoût Advanced : S line + 500 €			
Surcoût Avus : Advanced + 10 700 €			
A6 AVANT			
RS 6	53	M 50 000	140 880
RS 6 Performance	58	M 50 000	147 910
Surcoût : berline + 2 600 €			
A6 ALLROAD			
40 TDI Advanced	11	M 3 049	77 210
45 TDI Advanced	14	M 10 051	81 930
50 TDI Advanced	17	M 10 454	85 340
55 TDI Advanced	23	M 16 532	90 640
Surcoût Avus : Advanced + 10 300 €			
A7 SPORTBACK			
45 TFSI S line	16	M 3 331	77 330
50 TFSI e S line	16	0	85 910
55 TFSI e Competition	16	0	91 470
RS 7	53	M 50 000	147 300
RS 7 Performance	58	M 50 000	154 250
40 TDI S line	11	M 450	75 160
50 TDI S line Quattro	17	M 9 401	86 620
S7	23	M 16 532	100 470
Surcoût Advanced : S line + 4 000 €			
Surcoût Avus : Advanced + 10 000 €			
E-TRON GT			
Quattro Design	10	0	107 420
RS	10	0	145 800
Surcoût Avus : Design + 17 700 €			
Surcoût S Extended : RS + 15 500 €			
Q8 E-TRON			
50 S line	12	0	86 830
55 S line	12	0	96 330
SQ8	19	0	110 410
Surcoût Avus : S line + 8 500 €			
Q8 E-TRON SPORTBACK			
50 S line	12	0	89 430
55 S line	12	0	98 930
SQ8	19		113 010
Surcoût Avus : S line + 8 500 €			
A8			
S8	49	M 50 000	162 960
60 TFSI e Advanced	22	0	130 790
50 TDI Advanced	17	M 17 831	113 060
Surcoût Avus : Advanced + 5 600 €			
Q7			
55 TFSI S line	22	M 44 295	88 710
SQ7	43	M 50 000	130 490
50 TDI S line	17	M 29 997	87 410
Surcoût Avus : S line + 1 600 €			
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
Speed	NC	M 50 000	260 975
Mulliner W12	59	M 50 000	301 412
Hybrid	NC	0	219 126
CONTINENTAL			
GT V8	NC	M 50 000	226 992
GT Speed	NC	M 50 000	282 454
GT Mulliner W12	NC	M 50 000	320 168
GTC V8	NC	M 50 000	249 681
GTC Speed	NC	M 50 000	310 689
GTC Mulliner W12	NC	M 50 000	352 185
BENTAYGA			
V8	NC	M 50 000	208 538
S V8	NC	M 50 000	238 790
Hybrid	NC	0	208 538

B Bonus écologique (en €), 7 000 € sous condition de revenu. 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	32 550
118i	7	M 190	34 000
120i	9	M 360	38 300
128ti	16	M 2 370	49 850
M135i xDrive M Sport	19	M 4 818	56 500
116d	6	0	34 850
118d	7	0	36 500
120d xDrive	10	M 310	45 200
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	37 550
220i	8	M 230	39 550
225e xDrive	7	0	49 300
230e xDrive	8	0	52 300
218d	8	M 100	40 050
Surcoût Luxury : "base" + 2 100 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 2 050 €			
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ			
218i	7	M 190	37 300
220i	9	M 330	41 600
M235i xDrive	19	M 3 552	59 800
216d	6	0	40 450
218d	8	0	39 800
220d	10	M 190	46 500
Surcoût M Sport : "base" + 4 800 €			
Surcoût Edition M Sport Pro : M Sport + 3 700 €			
X1			
sDrive18i	7	M 818	42 600
sDrive20i	8	M 260	44 600
xDrive23i	12	M 1 074	50 200
xDrive25e	7	0	54 800
xDrive30e	8	0	57 800
sDrive18d	8	M 190	45 300
xDrive23d	12	M 100	51 600
Surcoût xLine : "base" + 2 650 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 250 €			
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
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	54 650
M440i xDrive	25	M 5 865	74 150
M4 Competition	41	M 46 323	112 500
420d	10	0	57 200
430d xDrive	17	M 910	64 350
M440d xDrive	22	M 2 554	75 250
Surcoût M Sport : "base" + 3 000 €			
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ			
420i	10	M 1 504	54 650
M440i xDrive	26	M 11 011	74 150
420d	10	M 125	57 200
430d xDrive	17	M 1 650	64 350
Surcoût M Sport : "base" + 3 650 €			
SÉRIE 4 CABRIOLET			
420i	10	M 1 761	61 150
M440i xDrive	26	M 9 904	80 650
M4 Compétition xDrive	41	M 50 000	123 700
420d	10	M 670	63 700
430d	26	M 2 000	68 450
M440d xDrive	22	M 5 094	81 750
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	119 200
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	NC	NC	62 800
520d	NC	NC	65 100
Surcoût M Sport : "base" + 4 050 €			
i5			
eDrive40	NC	0	76 200
m60 xDrive	NC	0	107 500
Surcoût M Sport : "base" + 4 050 €			
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			
eDrive50	9	0	128 500
xDrive60	10	0	151 800
M70 xDrive	NC	0	191 700
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	57	M 50 000	159 300
xDrive50e xLine	20	0	99 900
xDrive30d xLine	17	M 18 252	88 500
Surcoût M Sport : xLine + 3 450 € à + 4 150 €			
X6			
M60i xDrive	44	M 50 000	113 600
M Competition	57	M 50 000	163 300
xDrive30d M Sport	17	M 15 688	96 650
XM			
653 ch	39	0	178 000
Label Red	NC	0	203 000
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 €			

BYD

TYPE	CV	B/M*	PRIX
DOLPHIN			
Comfort	NC	B 5 000	33 990
Surcoût Design : Comfort + 2 000 €			
ATTO 3			
Active	NC	B 5 000	43 690
Surcoût Comfort : Active + 500 €			
Surcoût Design : Comfort + 2 500 €			
HAN			
Executive AWD	NC	0	71 160
Surcoût Emerald Edition : Executive + 3 240 €			
SEAL			
Design	NC	B 5 000	46 990
Excellence-AWD	NC	0	49 990
TANG			
Flagship AWD	NC	0	70 800

CHEVROLET

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

CITROËN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
C3			
1.2 PureTech 83 ch You	4	M 50	16 590
1.2 PureTech 110 ch Plus	6	0	21 750
1.5 BlueHDi 100 ch You	5	0	19 540
Surcoût Plus : You + 3 510 €			
Surcoût Max : Plus + 1 600 €			
Surcoût Elle : Max + 1 400 €			
C3 AIRCROSS			
1.2 PureTech 110 ch You	6	M 260	24 400
1.2 PureTech 130 ch Plus Auto.	7	M 740	28 250
1.5 BlueHDi 110 ch You	6	M 150	25 950
Surcoût Plus : You + 1 450 €			
Surcoût Max : Plus + 1 900 €			
C4			
1.2 PureTech 100 ch You	5	0	27 250
1.2 PureTech 130 ch You	7	0	28 750
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	M 190	33 500
ë-C4 136 ch You	4	B 5 000	35 990
ë-C4 156 ch You	4	B 5 000	42 600
Surcoût Plus : You + 950 €			
Surcoût Max : Plus + 2 050 €			
Surcoût Ë-Series : Plus + 1 950 €			
C4 X			
1.2 PureTech 100 ch You	5	0	27 450
1.2 PureTech 130 ch Plus Auto.	7	M 190	32 400
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	M 125	34 200
ë-C4 X 136 ch You	4	B 5 000	36 990
ë-C4 X 156 ch You	4	B 5 000	43 300
Surcoût Plus : You + 6 060 €			
Surcoût Ë-Series : Plus + 1 950 €			
Surcoût Max : Plus + 2 050 €			
C5 AIRCROSS			
1.2 PureTech 130 ch You	7	M 540	33 300
Hybride 136 ch You	7	M 170	37 800
Hybride rechargeable 180 ch You	8	0	44 500
Hybride rechargeable 225 ch Plus	10	0	49 400
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	M 898	40 150
Surcoût Plus : You + 2 050 €			
Surcoût Max : Plus + 1 800 €			
Surcoût Ë-Series : Max + 2 000 €			
C5 X			
1.2 PureTech 130 You	7	M 330	38 600
Hybride rechargeable 180 ch You	10	0	48 700
Hybride rechargeable 225 ch Plus	10	0	54 100
Surcoût Plus : You + 2 600 €			
Surcoût Max : Plus +2 000 €			
Surcoût Hypnos : Max + 2 300 €			
Ë-BERLINGO			
Taille M 136 ch Live	4	B 5 000	36 750
Surcoût Shine : Live + 3 950 €			

CUPRA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
LEON			
1.5 eTSI 150 V	8	M 330	41 490
2.0 TSI 245 ch VZ	14	M 3 552	45 190
2.0 TSI 300 ch VZ	19	M 6 039	47 140
e-Hybrid 204 ch V	8	0	46 390
e-Hybrid 245 ch VZ	8	0	48 490
2.0 TDI 150 ch V	8	M 100	44 790
Surcoût VZ Cup : VZ + 5 250 €			
LEON SPORTSTOURER			
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M 12 012	51 240
Surcoût : berline + 1 660 €			
BORN			
204 ch V Batterie L	5	B 5 000	44 600
230 ch VZ Batterie L	5	B 5 000	45 550
230 ch Batterie XL	5	B 5 000	46 550
ATECA			
1.5 TSI 150 ch V	8	M 1 761	44 090
2.0 TSI 300 ch VZ Tribe Edition 4Drive	19	M 25 349	52 995
FORMENTOR			
1.5 TSI 150 ch V	8	M 740	38 990
2.0 TSI 245 ch VZ DSG	14	M 6 375	48 200
2.0 TSI 310 ch VZ DSG 4Drive	19	M 15 506	53 250
e-Hybrid 204 ch V	8	0	48 900
e-Hybrid 245 ch VZ	8	0	53 250
2.0 TDI 150 ch V	8	M 75	42 990
Surcoût VZ Tribe Edition : VZ + 4 265 €			

DACIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
SPRING			
45 ch Essential	2	B 5 000	20 800
65 ch Extrême	2	B 5 000	22 300
Surcoût Expression : Essential + 1 300 €			
SANDERO			
1.0 SCe 65 ch Essential	4	0	11 990
0.9 TCe 90 ch Expression	5	0	14 900
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	0	14 150
Surcoût Expression : Essential + 1 500 € à + 1 610 €			
SANDERO STEPWAY			
0.9 TCe 90 ch Essential	5	M 170	15 100
1.0 TCe 110 ch Extreme	6	M 100	18 150
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	0	15 850
Surcoût Expression : Essential + 1 300 €			
Surcoût Extreme : Expression + 1 000 €			
Surcoût Extreme+ : Expression + 1 500 €			
JOGGER			
1.0 TCe 110 ch Essential	6	M 150	18 200
Hybrid 140 ch Expression	5	0	24 900
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	0	17 290
Surcoût Expression : Essential + 1 700 à + 2 610 €			
Surcoût Extrême : Expression + 1 300 €			
Surcoût Extrême+ : Extrême + 500 à + 700 €			
DUSTER			
1.3 TCe 130 ch Expression	7	M 650	20 950
1.3 TCe 150 ch Expression EDC	8	M 650	23 250
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	0	17 990
1.5 dCi 115 ch Expression	6	M 150	21 450
Surcoût Expression : Essential + 1 260 €			
Surcoût Journey : Expression + 1 350 €			
Surcoût Journey+ : Journey + 300 €			
Surcoût Extreme : Journey+ + 400 €			

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

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	34 400
Surcoût Performance Line : Bastille + 2 400 €				
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 Esprit de Voyage : Cross Rivoli + 2 500 €				
Surcoût Opéra : Cross Rivoli + 5 400 €				
Surcoût Cross Opéra : Opéra + 600 €				
DS 7				
E-Tense 225 ch Bastille	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 Esprit de Voyage : Rivoli + 3 000 €				
Surcoût Opéra : Rivoli + 5 000 €				
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				
"base"	56	M	50 000	206 890
PORTOFINO				
M	56	M	50 000	212 227
812				
GTS	86	M	50 000	336 269
Competizione	92	M	50 000	491 443
296				
GTB	NC	M	1 386	271 115
GTS	NC	M	1 901	315 377
SF90				
Stradale	83	M	3 119	423 514
Spider	83	M	3 552	465 714
SP3 DAYTONA				
840 ch	NC	M	50 000	1968000
PUROSANGUE				
725 ch	73	M	50 000	384 229

FIAT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
500				
1.0 70 ch BSG	4		NC	18 700
Surcoût Club : "base" + 2 600 €				
ABARTH 595				
595	NC		NC	24 600
695	10	M	2 370	29 600
Surcoût Turismo : 595 + 1 600 €				
500C (CABRIOLET)				
Surcoût : berline + 3 000 €				
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 €				
ABARTH 500E				
42 kWh	3	B	5 000	36 900
Surcoût Pack : "base" + 2 000 €				
Surcoût Turismo : Pack + 2 000 €				
Surcoût Scorpionissima : Turismo + 2 100 €				
ABARTH 500E CABRIOLET				
Surcoût : berline + 3 400 €				
PANDA				
1.0 BSG 70 ch	4		0	13 600
Surcoût Cross : "base" + 2 000 €				
500X				
Hybrid 130 ch	7		0	32 000
Surcoût Sport : "base" + 5 000 €				
500X DOLCEVITA				
Surcoût : SUV + 3 000 €				
600				
e RED	NC	B	5 000	35 900
Surcoût La Prima : RED + 5 000 €				
TIPO				
Hybrid 130 ch	7		0	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
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
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ch ST Powershift	NC		NC	35 950
1.5 EcoBoost 200 ch 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 Graphite Tech Edition : ST-Line X + 3 500 €				
Surcoût Vignale : ST-Line X + 2 600 €				
BRONCO				
2.7 EcoBoost 335 ch Outer Banks	NC		NC	76 500
Surcoût Badlands : Outer Banks + 4 000 €				
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	56 990
Extended Range Premium AWD	12		0	66 990
GT	16		0	81 990
Surcoût Premium : "base" + 3 000 €				
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 COURIER				
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	NC		NC	24 600
Surcoût Titanium : Trend + 1 500 €				
Surcoût Active : Titanium + 1 440 €				
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	42 100
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	33 620
Surcoût Advance : Executive + 2 500 €				
Surcoût Advance Style : Advance + 2 500 €				
CIVIC				
E:HEV Executive	7		0	32 400
Type R	21	M	12 552	57 220
Surcoût Sport : Executive + 1 300 €				
Surcoût Advance : Sport + 3 400 €				
CR-V				
2.0 i-MMD Elegance	8	M	1 629	42 970
Surcoût Exclusive : Elegance + 6 620 €				

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i10				
1.0 67 ch Eco Intuitive	4		NC	16 900
1.0 67 ch Intuitive BVR	4		0	17 800
1.2 84 ch N Line	4		0	19 150
1.0 T-GDi 100 ch N Line	5		0	19 900
Surcoût Creative : Intuitive + 1 200 €				
i20				
1.2 84 ch Initia	4		0	18 600
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Intuitive	5		0	21 700
N	11	M	2 726	28 400
Surcoût Intuitive : Initia + 1 300 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 500 €				
Surcoût Executive : Creative + 2 600 €				
BAYON				
1.2 84 ch Initia	4	M	125	18 950
1.0 T-GDi 100 ch Hybrid 48V Initia	5		0	20 950
Surcoût Intuitive : Initia + 2 450 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 300 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 000 €				
KONA				
Hybrid Intuitive	5		NC	33 400
Electric 48 kWh Intuitive	NC	B	5 000	40 850
Electric 65 kWh Intuitive	NC	B	5 000	44 250
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 € à + 2 350 €				
Surcoût Premium : Creeative + 2 000 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 150 € à + 5 500 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 €				
i30				
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Creative	6		0	27 700
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	35 040
IONIQ 5				
229 ch Intuitive	4		0	51 400
325 ch HTrac Executive	6		0	64 100
Surcoût Creative : Intuitive + 2 800 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
TUCSON				
1.6 T-GDi 150 ch Hybrid 48V Intuitive	8	M	1 276	30 800
Hybrid 230 ch Intuitive	10		0	35 550
Plug-in 265 ch Creative HTrac	10		0	45 850
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7	M	190	38 050
Surcoût Creative : Intuitive + 4 400 €				
Surcoût N Line Edition : Intuitive + 5 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 0 €				
IONIQ 6				
229 ch Intuitive	4		0	52 400
325 ch Executive HTrac	6		0	65 400
Surcoût Creative : Intuitive + 4 600 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 500 €				
Surcoût First Edition : Executive - 2 600 €				
NEXO				
Executive	1	B	2 000	80 600
SANTA FÉ				
Hybrid 230 ch Intuitive	10	M	1 448	44 050
Plug-in 265 ch Creative	10		0	57 350
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	55 300
D200 MHEV S R-Dynamic	11	M	150	54 100
Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 2 900 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 3 800 €				
F-PACE				
SVR	47	M	50 000	115 100
P400e S R-Dynamic	19		0	84 700
D200 S R-Dynamic	11	M	5 294	69 300
D300 SE R-Dynamic	19	M	13 810	83 800
Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 5 000 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 4 400 €				
XF				
D200 S R-Dynamic	11	M	290	60 700
Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 3 700 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 6 400 €				
XF SPORTBRAKE				
Surcoût : berline + 8 000 €				
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 SE R-Dynamic	13		0	93 100
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 8 100 €				

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	42 100
4xe 240 ch Upland	10		0	41 990
Surcoût Limited : Longitude + 2 050 €				
Surcoût High Altitude : Longitude + 2 040 €				
Surcoût S : Limited + 5 800 €				
Surcoût Trailhawk : Upland + 4 110 €				
COMPASS				
e-Hybrid 130 ch Longitude	7	M	170	37 450
4xe 190 ch Night Eagle	7		0	47 000
4xe 240 ch Upland	10		0	47 490
Surcoût Night Eagle : Longitude + 2 000 €				
Surcoût Limited : Longitude + 3 000 €				
Surcoût High Altitude : Longitude + 2 540 €				
Surcoût Trailhawk : Upland + 4 260 €				
Surcoût S : Limited + 4 000 € / 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	13 240
1.2 84 ch GT Line	4	0	17 140
1.0 T-GDi 100 ch GT Line	5	0	18 740
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	17 240
1.0 T-GDi 100 ch Active	5	0	20 340
1.0 T-GDi 120 ch mHEV GT Line	6	0	23 440
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	21 140
1.0 T-GDi 120 ch MHEV GT Line	6	0	25 840
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	41 840
204 ch Active	3	0	47 540
Surcoût Active : Motion + 2 700 €			
Surcoût Lounge : Active + 1 300 €			
CEED			
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M 230	24 440
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	0	24 940
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	M 150	28 040
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7	0	29 040
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	38 540
Surcoût : 5 portes + 1 000 €			
PROCEED			
1.0 T-GDi 120 ch GT Line	6	M 150	31 040
1.5 T-GDi 160 ch GT Line	8	M 230	32 040
GT DCT	12	M 2 049	39 240
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €			
XCEED			
1.0 T-GDi 120 ch Motion	6	M 310	26 740
1.5 T-GDi 160 ch Active	8	M 650	30 340
Hybride Rechargeable Motion	5	0	37 140
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion	7	M 190	30 740
Surcoût Active : Motion + 2 600 €			
Surcoût GT-Line Premium : Active + 2 800 €			
Surcoût Lounge : Active + 1 900 €			
NIRO			
Hybride Motion	5	0	32 340
Hybride Rechargeable Motion	5	0	39 240
EV Motion	4	B 5 000	45 640
Surcoût Active : Motion + 1 000 € à + 2 200 €			
Surcoût Premium : Active + 1 600 € à + 2 600 €			
SPORTAGE			
1.6 T-GDi 150 ch MHEV Motion	8	M 1 276	31 140
1.6 T-GDi 230 ch Hybride Active	10	0	39 340
1.6 T-GDi 265 ch Hybride Rechargeable Active	10	0	45 440
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion DCT	7	M 230	35 240
Surcoût Active : Motion + 3 700 €			
Surcoût Design : Active + 2 600 €			
Surcoût GT Line Premium : Design + 3 700 €			
EV6			
170 ch Air Active	3	0	49 690
229 ch Air Active	4	0	53 690
325 ch Air Active	6	0	57 690
GT	11	0	74 690
Surcoût Air Design : Air Active + 3 800 €			
Surcoût GT-line : Air Design + 4 000 €			
SORENTO			
Hybride Motion	10	M 1 143	44 140
Hybride Rechargeable Premium	10	0	64 590
Surcoût Active : Motion + 4 000 €			
Surcoût Design : Active + 4 000 €			
Surcoût Premium : Design + 4 000 €			
EV9			
204 ch	NC	0	73 000
385 ch 4x4	NC	0	80 000
Surcoût Earth : "base" + 5 000 €			
Surcoût GT-Lin : "base" + 6 000 €			

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
HURACÁN			
EVO	59	M 50 000	221 382
STO	NC	M 50 000	299 295
EVO RWD Spyder	NC	M 50 000	211 006
URUS			
Performante	59	M 50 000	266 555

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RANGE ROVER EVOQUE			
P200 FlexFuel S	11	NC	54 800
P300e S	11	0	61 200
D200 S	11	NC	57 100
Surcoût SE : S + 7 700 €			
Surcoût HSE : SE + 5 400 €			
Surcoût Autobiography : HSE + 9 600 €			
DISCOVERY SPORT			
P200 Flex Fuel S	11	0	53 835
P300e S	11	0	59 245
D200 S R-Dynamic	11	NC	58 320
Surcoût S R-Dynamic : S + 2 615 €			
Surcoût SE : S R-Dynamic + 1 670 €			
Surcoût SE R-Dynamic : SE + 2 615 €			
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 4 670 €			
DISCOVERY			
P360 HSE R-Dynamic	24	M 50 000	93 500
D300 HSE R-Dynamic	19	M 41 700	93 500
Surcoût Metropolitan Edition R-Dynamic : HSE R-Dyn. + 7 200 € à 7 400 €			
RANGE ROVER VELAR			
P400e S	19	0	82 200
D200 S	11	NC	70 500
Surcoût SE R-Dynamic : S + 7 300 €			
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 6 600 €			
DEFENDER 90			
P400 SE	28	M 40 250	81 000
P525 X-Dynamic	43	M 50 000	136 700
D200 S	11	NC	63 800
D250 S	14	NC	68 400
D300 S	19	NC	72 900
Surcoût SE : S + 4 800 €			
Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 100 €			
Surcoût HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 900 €			
Surcoût X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 20 600 €			
Surcoût XS Edition : SE + 7 200 €			
Surcoût P525 Carpathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 600 €			
DEFENDER 110			
P400 SE	28	NC	86 800
P525 X-Dynamic	43	M 50 000	140 400
P400e S	19	0	83 500
D250 S	14	M 36 450	72 900
D300 S	19	M 38 150	76 700
Surcoût SE : S + 6 900 €			
Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 200 €			
Surcoût XS Edition : SE + 4 300 €			
Surcoût HSE X-Dynamic : SE + 11 000 €			
Surcoût X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 17 600 €			
Surcoût Carpathian X-Dynamic : X-Dynamic + 7 500 €			
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 Autobiography	44	M 50 000	186 700
P615 SV	NC	NC	231 700
P460e SE	NC	0	142 900
P550e HSE	NC	0	162 200
D350 HSE	23	M 27 446	146 900
Surcoût HSE : SE + 8 400 €			
Surcoût Autobiography : HSE + 17 300 €			
Surcoût SV : Autobiography + 36 100 €			

LEXUS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
LBX			
Original Edition	5	0	45 000
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 €			
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 Luxe	9	0	62 800
RX			
450h+ Luxe	10	0	93 400
500h F Sport Executive	18	M 15 238	99 200
Surcoût F Sport Design : Luxe + 3 200			
Surcoût Executive : Luxe + 9 600 €			
RZ			
450e Luxe	10	0	75 500
Surcoût Executive : Luxe + 9 500 €			
LM			
350h Executive 7 places	10	M 11 018	123 700
LS			
500h	19	M 13 271	119 900
Surcoût Executive : "base" + 33 000 €			
Surcoût Executive Innovation : Executive + 5 000 €			
LC COUPE			
500 Sport+	35	M 50 000	137 700
500h Executive	19	M 14 038	127 700
Surcoût Sport+ : Executive + 10 000 €			
Surcoût Ultimate Edition : Sport+ + 2 000 €			
LC CABRIOLET			
500 Sport+	35	M 50 000	139 690
Surcoût Hokkaido Edition : Sport+ + 3 000 €			

LOTUS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
EMIRA			
400 ch	NC	M 48 685	97 370

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 Centre-Line	4	0	20 250
1.5 SkyActiv-G 90 ch Exclusive-Line Auto.	5	0	26 100
1.5 SkyActiv-G 115 ch Exclusive-Line	6	0	25 550
Surcoût Homura : Centre-Line + 3 000 €			
Surcoût Exclusive-Line : Homura + 850 €			
Surcoût Homura Aka : Exclusive-Line + 900 €			
2 HYBRID			
Pure	5	0	25 250
Surcoût Pure Pack Plus : Pure + 1 000 €			
Surcoût Agile : Pure + 1 900 €			
Surcoût Agile Pack Confort : Agile + 1 250 €			
Surcoût Agile Pack Confort & Safety : Agile + 2 200 €			
Surcoût Select : Agile + 3 100 €			
Surcoût Select Pack Panoramique : Select + 1 100 €			
3 (5 PORTES)			
2.0 e-SkyActiv-G 122 ch Prime-Line	NC	NC	27 300
2.0 e-SkyActiv-G 150 ch Prime-Line	NC	NC	28 300
2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Homura	NC	NC	33 600
Surcoût Homura : Prime-Line + 2 200 €			
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 2 000 €			
3 BERLINE			
Surcoût : 5 portes + 0 €			
CX-30			
2.0 e-SkyActiv G M Hybrid 122 ch Prime-Line	NC	NC	29 600
2.0 e-SkyActiv G M Hybrid 150 ch Prime-Line	NC	NC	30 600
2.0 e-SkyActiv X M Hybrid 186 ch Prime-Line	NC	NC	31 900
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 2 250 €			
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 600 €			
MX-30			
e-SkyActiv EV 145 ch Prime-Line	6	B 5 000	36 250
e-SkyActiv R-4V 170 ch Prime-Line	NC	NC	38 250
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 000 €			
Surcoût Makoto : Exclusive-Line + 2 600 €			
Surcoût Edition R : Makoto + 3 100 €			
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	36 200
2.5 SkyActiv-G 194 ch Homura	11	M 3 784	48 700
2.2 SkyActiv-D 150 ch Centre-Line	8	M 1 172	41 100
2.2 SkyActiv-D 184 ch Exclusive-Line Auto.	10	M 3 119	48 200
Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 400 €			
Surcoût Avantage : Centre-Line + 4 050 €			
Surcoût Newground : Avantage + 1 100 €			
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	10	0	57 450
3.3 e-SkyActiv D 200 ch Prime-Line	11	M 150	53 150
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Exclusive-Line	15	M 330	58 300
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 550 €			
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 4 050 €			
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 550 €			

McLAREN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
ARTURA			
680 ch	NC	0	235 548
GT			
620 ch	NC	M 50 000	199 500
765 LT SPIDER			
765 ch	NC	M 50 000	372 500

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	62 350
45 AMG S 4Matic+	31	M 21 966	77 900
250 e Progressive Line	9	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	5	M 330	40 850
200 d Progressive Line	NC	M 260	41 650
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 250 € à + 3 650 €			

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

CLA COUPÉ

180 Progressive Line	7	M	280	42 950
200 Progressive Line	9	M	280	45 500
35 AMG 4Matic	19	M	12 552	69 000
45 S AMG 4Matic+	31	M	24 472	82 250
250 e Progressive Line	9		0	54 000
200 d Progressive Line	8	M	210	46 800
220 d Progressive Line	10	M	240	51 600

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 200 €

CLA SHOOTING BRAKE

Surcoût : Coupé + 1 200 €

GLA

180 Progrssive Line	NC	M	1 629	43 800
200 Progressive Line	NC	M	1 629	45 550
35 AMG 4Matic	NC	M	24 472	68 950
250 e Progressive Line	NC		0	54 100
180 d AMG Line	NC	M	818	48 300
200 d Progressive Line	NC	M	540	46 450
220 d Progrssive Line 4Matic	NC	M	1 276	53 150

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 600 €

EQA

250+ Edition	NC		0	46 950
350 AMG Line 4Matic	10		0	64 700

Surcoût Progressive Line : Edition + 8 800 €

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €

GLB

200 Progressive Line	NC	M	2 918	49 000
35 AMG 4Matic	NC	M	29 070	72 400
200 d Progressive Line	NC	M	1 276	49 900
220 d AMG Line 4Matic	NC	M	2 726	60 200

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 600 €

EQB

250+ Edition	7		0	46 950
350 AMG Line 4Matic	10		0	68 150

Surcoût Progressive Line : Edition + 12 250 €

Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €

CLASSE C

200 Avantgarde Line	11	M	818	53 700
43 AMG 4Matic	29	M	19 305	78 650
63 AMG S E-Performance	37	M	6 020	134 350
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	11		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

CLASSE C CABRIOLET

Surcoût : coupé + 7 350 €

GLC

300 e Avantgarde Line	11		0	70 400
400 e Avantgarde Line	15		0	73 200
220 d Avantgarde Line	NC	M	2 530	60 700
300 de Avantgarde Line	11		0	73 050

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 800 €

GLC COUPÉ

200 AMG Line	NC		NC	68 700
300 e AMG Line	NC		0	82 500
400 e AMG Line	NC		0	86 600
220 d AMG Line	NC		NC	72 900
300 d e AMG Line	NC		0	86 450

EQC

400 AMG Line 4Matic	8		0	82 650

CLASSE E

200 Avantgarde Line	NC		NC	64 750
300 e Avantgarde Line	NC		NC	72 950
400 e Avantgarde Line 4Matic	NC		NC	83 200
220 d Avantgarde Line	NC		NC	67 900

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 5 950 €

Surcoût Exclusive Line : AMG Line + 5 800 €

CLASSE E BREAK

Surcoût : berline + 2 550 €

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

300 Executive Line	NC		0	69 900
350 Electric Art	8		0	80 150
53 AMG 4Matic+	15		0	125 350

Surcoût AMG Line : Executive Line + 10 700 €

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
53 AMG 4Matic+	NC		0	146 400

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

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 €

GLE COUPÉ

53 AMG 4Matic+	NC		NC	120 900
63 S AMG 4Matic+	NC		NC	171 700
400 e AMG Line	NC		0	106 050
450 d AMG Line	NC	M	25 391	91 350

CLASSE S

580 Maybach	NC	M	50 000	201 350
680 Maybach	NC	M	50 000	247 350
580 e Executive	25		0	140 290
63 AMG S E Performance	NC		0	223 400
350d Executive	17	M	7 305	110 750
450d Executive 4Matic	NC	M	7 034	118 490

Surcoût AMG Line : Executive + 7 050 € à + 7 590 €

EQS

450+ AMG Line	8		0	135 850
580 AMG Line 4Matic	10		0	166 900
AMG 53 4Matic+	15		0	169 850

EQS SUV

450 AMG Line 4Matic	10		0	149 900
580 AMG Line 4Matic	10		0	167 750

GLS

450 Executive	26	M	50 000	116 500
580 AMG Line	NC		50 000	145 800
63 AMG 4Matic+	NC		50 000	193 350
450 d Executive	25	M	43 454	114 850

Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €

AMG GT COUPÉ 4 P.

43 4Matic+	25	M	37 724	127 150
53 4Matic+	32	M	37 724	144 300

AMG SL

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

CLASSE G

500 Exclusive Line	32	M	50 000	149 650
63 AMG	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	4	B	5 000	28 990
204 ch Comfort	5	B	5 000	32 990
245 ch Autonomie Etendue Luxury	NC	B	5 000	39 490
XPower	NC	B	5 000	40 490

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

Comfort	NC		0	35 490

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 Camden	7		NC	30 400
Cooper S Camden	9		NC	34 300
John Cooper Works	13	M	2 370	42 900
Electric Essential	5	B	5 000	37 400

Surcoût Premium : Essential + 900 €

Surcoût finition John Cooper Works : Camden + 3 400 €

Surcoût Premium Plus : fin. John Cooper Works + 200 €/Premium + 1 600 €

Surcoût Edition Resolute Plus : Premium Plus + 1 700 € à + 2 000 €

HATCH 5 PORTES				
Cooper Essential	NC		NC	31 500
Cooper S Essential	NC		NC	36 100

Surcoût Premium : Essential + 1 300 €

Surcoût John Cooper Works Plus : Essential + 6 400 €

Surcoût Premium Plus : Premium + 2 100 €

Surcoût Edition Resolute Plus : Premium Plus + 2 000 €

CABRIO				
Cooper Essential	7		NC	35 400
Cooper S Essential	9		NC	40 100
John Cooper Works Essential	13		NC	44 600
Cooper SE	NC		0	60 490

Surcoût Premium Plus : Essential + 2 100 €

Surcoût Edition Resolute Plus : Premium Plus + 1 600 €

Surcoût John Cooper Works Plus : Premium Plus + 2 900 €

CLUBMAN				
Cooper Essential	7		NC	37 700
Cooper S Essential	11		NC	40 900
John Cooper Works Premium Plus	20		NC	51 500
Cooper D Essential	8		NC	40 700

Surcoût Premium Plus : Essential + 2 600 €

Surcoût Untold Plus : Surcoût Premium Plus + 2 500 €

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	15 990

Surcoût Invite : Inform + 600 €

Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 200 €

Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €

ASX				
1.0 MPI-T 91 ch Invite	5	M	240	24 990
1.3 DI-T MHEV 140 ch Intense	7	M	400	31 490
1.6 MPI HEV 143 ch Intense	5		0	34 790
1.6 MPI PHEV 159 ch Intense	5		0	39 990

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

ECLIPSE CROSS				
2.4 Mivec PHEV 188 ch Invite 4WD	5		0	42 490

Surcoût Intense : Invite + 1 000 €

Surcoût Intense Edition : Intense + 1 500 €

Surcoût Intense Style : Intense + 1 500 €

Surcoût Intense Design : Intense + 4 000 €

Surcoût Instyle : Intense + 6 000 €

NISSAN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Visia	6	M	240	22 650
Hybrid 143 ch N-Connecta	5		0	32 350

Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €

Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €

Surcoût Shadow : N-Connecta + 850 €

Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €

Surcoût N-Design : Tekna + 650 €

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	32 200
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M	650	37 800
e-Power 190 ch Acenta	8		0	39 600

Surcoût Acenta : Visia + 2 500 €

Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €

Surcoût Shadow : N-Connecta + 1 700 €

Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 800 €

Surcoût Tekna+ : Tekna +3 000 €

ARIYA

218 ch Engage 63 kWh	3	B	5 000	45 800
242 ch Engage 87 kWh	3		0	52 900
306 ch Advance 87 kWh e-4orce	3		0	61 400
396 ch Evolve+ 87 kWh e-4orce	NC		0	70 400

Surcoût Advance : Engage + 5 000 €

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
EV 45 kWh Acenta	5	B	5 000	39 600

Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 400 € à + 2 700 €

Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 400 € à + 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
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	26 350
1.2 Turbo 130 ch Elégance Auto.	7	M	650	29 600
1.5 Diesel 110 ch Elegance	6	M	150	28 700

MOKKA				
1.2 Turbo 100 ch Elegance	5	M	75	25 600
1.2 Turbo 130 ch Elegance Auto.	7	M	240	30 250
1.2 Turbo 136 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 GS	7	M	100	32 600
Hybrid 180 ch GS	8		0	44 050
GSe	10		0	49 150
1.5 Diesel 130 ch Edition Auto.	7	M	125	33 100

Surcoût GS : Edition + 3 700 €

ASTRA SPORTS TOURER				

Surcoût : berline + 1 150 €

GRANDLAND				
1.2 Turbo 130 ch Design & Tech	7	M	400	36 000
Hybride 225 ch Design & Tech	10		0	48 650
GSe	11		0	59 700
1.5 Diesel 130 ch Design & Tech Auto.	7	M	740	40 050

Surcoût GS : Design & Tech + 800 €

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

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	5	M	50	26 400
1.2 PureTech 130 ch Allure Auto.	7	M	260	31 700
1.5 BlueHDi 130 ch Allure Auto.	7	M	230	33 400
Electrique 136 ch Active	4	B	5 000	40 150
Electrique 156 ch Active	4	B	5 000	41 600

Surcoût Allure : Active + 1 800 €
Surcoût GT : Allure + 1 700 €

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
électrique 156 ch Allure	4	B	5 000	45 720

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 136 ch Active Pack e-DCS6	NC	M	125	38 870
Plug-in Hybrid 180 ch Active Pack	8		0	46 520
Plug-in Hybrid 225 ch Active Pack	10		0	48 420
Plug-in 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
Hybrid 136 ch Active Pack e-DCS6	7	M	170	41 670
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

Plug-in Hybrid 180 ch Allure	8		0	50 200
Plug-in 225 ch Allure	10		0	52 100
Peugeot Sport Engineered	11		0	70 650
1.5 BlueHDi 130 ch Allure	7	M	230	45 900

Surcoût GT : Allure + 2 300 €

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	65 847
S	24	M	38 167	79 017
GTS 4.0	30	M	43 457	93 070
GT4 RS	40	M	50 000	159 082

Surcoût Style Edition : 2.0 + 8 285 €

718 BOXSTER

2.0	19	M	22 781	67 886
S	24	M	39 964	81 057
GTS 4.0	30	M	44 477	95 110
Spyder RS	40	M	50 000	159 082

Surcoût Style Edition : 2.0 + 8 274 €

911 COUPÉ

Carrera	27	M	50 000	124 885
Carrera T	27	M	50 000	135 559
Carrera S	34	M	50 000	140 485
Carrera GTS	37	M	50 000	162 805
Turbo	51	M	50 000	217 386
Turbo S	61	M	50 000	250 260
GT3	41	M	50 000	196 554
S/T	NC		NC	308 976
Dakar	37	M	50 000	226 689

911 TARGA

4	27	M	50 000	147 205
4S	34	M	50 000	162 805
GTS	37	M	50 000	158 716

911 CABRIOLET

Carrera	27	M	50 000	139 285
Carrera S	34	M	50 000	154 885
GTS	37	M	50 000	173 115
Turbo	51	M	50 000	231 066
Turbo S	61	M	50 000	263 940

TAYCAN

Propulsion	9		0	96 080
4S	8		0	117 581
GTS	10		0	143 826
Turbo	10		0	167 840
Turbo S	10		0	201 440

TAYCAN SPORT TURISMO

Surcoût : berline + 980 €

TAYCAN CROSS TURISMO

Surcoût : berline + 5 400 €

PANAMERA

2.9	21	M	43 898	97 753
4S	NC	M	50 000	125 456
GTS	37	M	50 000	147 896
Turbo S	58	M	50 000	194 977
4 E-Hybrid	21		0	119 433
4S E-Hybrid	33		0	137 456
Turbo S E-Hybrid	49		0	200 977

Surcoût Platinum Edition : 2.9 + 16 798 € / 4 E-Hybrid + 10 510 €

PANAMERA SPORT TURISMO

Surcoût : berline + 2 880 € à + 13 320 €

MACAN

2.0	16	M	33 124	72 085
T	16	M	38 638	77 276
S	26	M	37 718	81 873
GTS	33	M	41 090	98 626

CAYENNE

3.0	24	M	40 675	91 350
S	37	M	50 000	109 933
E-Hybrid	19		0	106 712
Turbo E-Hybrid	NC		0	179 569

CAYENNE COUPÉ

3.0	24	M	47 715	95 430
S	37	M	50 000	115 213
E-Hybrid	19		0	108 712
Turbo E-Hybrid	NC		0	183 049

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 Evolution	NC		NC	18 500
1.0 TCe 90 ch Evolution	NC		NC	19 600
E-Tech Hybride 145 ch Evolution	NC		0	23 600
1.0 TCe 100 GPL Evolution	NC		0	20 300
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	NC		NC	22 000

Surcoût Techno : Evolution + 1 300 €
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 500 €

CAPTUR

1.0 TCe 90 ch Evolution	5	M	240	25 550
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 Evolution	5		0	30 000
1.0 TCe 100 ch GPL Evolution	5		0	26 050

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 + 3 500 €

MÉGANE

1.3 TCe 140 ch Evolution	7	M	260	31 300
R.S. Ultime	19	M	14 881	53 450
1.5 Blue dCi 115 ch Evolution	6		0	33 300

Surcoût Techno : Evolution + 2 300 €

MÉGANE ESTATE

Surcoût : berline + 1 000 €

MÉGANE E-TECH

EV40 130 ch Standard Charge Equilibre	4	B	5 000	38 000
EV60 130 ch Super Charge Evolution ER	4	B	5 000	43 000
EV60 130 ch Optimum Charge Evolution ER	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 Evolution	7		0	35 000
1.3 Mild Hybrid 160 ch Evolution Auto.	8	M	450	36 500
E-Tech Full Hybrid 200 ch Evolution Auto.	7		0	40 000

Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €
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 Evolution	NC	M	210	31 000
1.3 Mild Hybrid 160 ch Esprit Alpine	NC	M	310	35 800
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	NC		0	33 000

Surcoût Techno : Evolution + 1 600 €
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 000 €

KOLEOS

1.3 TCe 160 ch Evolution EDC	8	M	1 901	45 100

Surcoût Initiale Paris : Evolution + 3 900 €

ESPACE

E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0	44 500

Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 000 €
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 2 000 €

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

"base"	49	M	50 000	319 800
Ghost Black Badge	NC	M	50 000	376 200

PHANTOM

"base"	NC	M	50 000	486 000

CULLINAN

"base"	NC	M	50 000	361 800
Black Badge	NC	M	50 000	417 000

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX

IBIZA

1.0 TSI 95 ch Style	5		0	21 600
1.0 TSI 110 ch Copa	6		0	23 520
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8	M	210	30 500

Surcoût Copa : Style + 1 370 €
Surcoût FR : Copa + 4 030 €
Surcoût FR Xclusive : FR + 2 535 €

ARONA

1.0 TSI 95 ch Style	5	M	50	23 540
1.0 TSI 110 ch Copa	6		0	25 570
1.5 TSI 150 ch Xperience DSG	8	M	190	31 740

Surcoût Copa : Style + 1 275 €
Surcoût Xperience : Copa + 3 425 €
Surcoût FR : Xperience + 1 100 €

LEON

1.0 TSI 110 ch Urban	6	M	150	29 095
1.0 eTSI 110 ch Urban DSG	6	M	170	31 495
2.0 TDI 115 ch Urban	6		0	33 345

LEON SPORTSTOURER

Surcoût : 5 portes + 1 120 €

ATECA

1.0 TSI 110 ch Style	6	M	400	32 500
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	M	898	36 600
2.0 TDI 115 ch Style	6	M	170	37 300
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	M	190	40 800

Surcoût Copa : Style + 1 275 €
Surcoût Xperience : Style + 5 800 €
Surcoût FR : Xperience + 1 400 €

TARRACO

2.0 TDI 150 ch FR DSG	8	M	818	53 090

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 80 ch Active	4		0	19 200
1.0 TSI 95 ch Ambition	5		0	22 960
1.0 TSI 110 ch Ambition DSG	6	M	125	24 610
1.5 TSI 150 ch Ambition DSG	8	M	75	26 610

Surcoût Ambition : Active + 1 630 €
Surcoût Monte Carlo : Ambition + 3 360 €

KAMIQ

1.0 TSI 95 ch Active	5		0	24 780
1.0 TSI Evo 110 ch Ambition	6		0	28 200
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8	M	190	29 100

Surcoût Ambition : Active + 2 630 €
Surcoût Monte-Carlo : Ambition + 5 730 €

SCALA

1.0 TSI 95 ch Active	5		0	25 160
1.0 TSI 110 ch Ambition	6		0	28 410
1.5 TSI 150 ch Ambition	7	M	50	29 220

Surcoût Ambition : Active + 2 440 €
Surcoût Monte-Carlo : Ambition + 7 530 €

KAROQ

1.0 TSI 110 ch Ambition	5	M	240	32 840
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8	M	400	35 240
2.0 TDI 116 ch Ambition	6	M	75	36 730
2.0 TDI 150 ch Sportline DSG 4x4	8	M	1 504	48 600

Surcoût Sportline : Ambition + 7 200 €
Surcoût Style : Sportline + 750 €

ENYAQ IV

50	NC	B	5 000	39 990
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	50 320
80	5		0	55 460
80X	5		0	57 730
RS	5		0	64 310

Surcoût Sportline : "base" + 7 100 €

OCTAVIA

1.0 TSI 110 ch Ambition	6		0	29 710
1.0 TSI mHEV 110 ch Ambition DSG	6		0	32 200
1.5 TSI ACT 150 ch Ambition	8		0	31 830
1.5 TSI mHEV 150 ch Sportline DSG	8		0	39 960
2.0 TSI 245 ch RS DSG	14	M	1 901	46 500
2.0 TDI 116 ch Ambition	6		0	32 960
2.0 TDI 150 ch Ambition DSG	8		0	36 230

Surcoût Sportline : Ambition + 5 790 €
Surcoût Style : Ambition + 4 520 €

OCTAVIA COMBI

Surcoût : berline + 1 120 €

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	43 540
iV Style	8		0	50 190
2.0 TDI 150 ch Style DSG	8	M	150	47 310
2.0 TDI 200 ch Sportline DSG	11	M	650	53 240

Surcoût Sportline : Style + 3 920 €
Surcoût Laurin & Klement : Sportline + 3 000 €

SUPERB COMBI

Surcoût : berline + 1 100 €

SMART

TYPE	CV	B/M*	PRIX

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

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	16 690
Surcoût Privilège : Avantage + 1 620 €				
Surcoût Pack : Privilège + 1 150 €				
SWIFT				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0	17 590
Sport	7	M	100	24 350
Surcoût Privilège : Avantage + 1 700 €				
Surcoût Pack : Privilège + 760 €				
VITARA				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7		0	24 990
1.5 Dualjet Hybrid Privilège Auto.	5		0	29 190
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	28 390
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5		0	32 390
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €				
Surcoût Style : Privilège + 2 400 €				
ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10		0	59 290

TESLA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MODEL 3				
"base"	7	B	5 000	41 990
Grande Autonomie	11		0	49 990
Performance	12		0	53 990
MODEL Y				
"base"	6	B	5 000	45 990
Grande Autonomie	11		0	52 990
Performance	12		0	59 990
MODEL S				
"base"	9		0	106 490
Plaid	15		0	131 490
MODEL X				
"base"	9		0	114 490
Plaid	15		0	134 490

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
AYGO X				
1.0 VVT-i 72 ch Dynamic	4		0	18 900
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
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	27 400
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcoût Collection : Design + 3 000 €				
Surcoût Trail : Collection + 0 €				
Surcoût GR Sport : Trail + 500 €				
C-HR				
1.8 Hybride Dynamic Ultimate	4		0	33 400
2.0 Hybride Dynamic Ultimate	8		0	35 400
Surcoût Design Ultimate : Dynamic Ultimate + 2 450 €				
Surcoût GR Sport : Design Ultimate + 4 500 €				
COROLLA				
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6		0	33 400
2.0 Hybride 196 ch GR Sport	8		0	38 700
Surcoût Design : Dynamic + 2 100 €				
Surcoût GR Sport : Design + 1 200 €				
Surcoût Collection : GR Sport + 2 550 €				
COROLLA TOURING SPORTS				
Surcoût : berline + 1 650 €				
PRIUS				
Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8		0	43 900
Surcoût Design : Dynamic + 2 600 €				
Surcoût Lounge : Design + 5 000 €				
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 €				
BZ4X				
Origin	5		0	55 000
MIRAI				
Lounge	4	B	2 000	72 250
Surcoût Executive : Lounge + 7 000 €				
CAMRY				
Hybride 218 ch Dynamic Pack Confort	9		0	45 800
Surcoût Design : Dynamic Pack Confort + 3 600 €				
Surcoût Lounge : Design + 3 100 €				
HIGHLANDER				
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	5 976	71 000
LAND CRUISER (3 PORTES)				
204 D-4D LeCap	11	M	23 120	49 740
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	57 600
3.0	23	M	12 012	69 600
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	28 030
Surcoût Life Plus : "base" + 1 330 €				
Surcoût Style : Life Plus + 1 470 €				
POLO				
1.0 MPI 80	4	M	50	21 170
1.0 TSI 95 ch	5		0	22 105
1.0 TSI 110 ch Life DSG	6	M	100	27 080
GTI	11	M	2 049	34 440
1.0 TGI 90 ch Life Plus	5		0	28 130
Surcoût Life : "base" + 2 400 €				
Surcoût Life Plus : Life + 635 €				
Surcoût Style : Life Plus + 585 €				
Surcoût R-Line : Style + 970 €				
Surcoût GTI Edition 25 : GTI + 3 940 €				
T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	210	25 700
1.0 TSI 115 ch Life DSG	6	M	650	28 570
Surcoût Style : Life + 3 460 €				
Surcoût R-Line : Style + 310 €				
TAIGO				
1.0 TSI 95 ch	5		0	24 830
1.0 TSI 110 ch Life	6	M	50	27 980
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	230	35 600
Surcoût Life : "base" + 2 220 €				
Surcoût Life Plus : Life + 1 185 €				
Surcoût R-Line : Life Plus + 4 655 €				
Surcoût Style : R-Line + 290 €				
T-ROC				
1.0 TSI 110 ch	6	M	310	26 700
1.5 TSI EVO 150 ch Life	8	M	310	32 850
R	19	M	21 171	57 500
2.0 TDI 116 ch	6		0	30 120
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	M	170	40 330
Surcoût Life : "base" + 4 700 €				
Surcoût Life Plus : Life + 1 300 €				
Surcoût Style : Life Plus + 1 450 €				
Surcoût Style Exclusive : Style + 5 300 €				
Surcoût R-Line : Style + 4 650 €				
T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 110 ch Style	6	M	740	40 270
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	983	45 400
Surcoût R-Line : Style + 4 600 €				
GOLF				
1.0 TSI 110 ch Life Plus	6	M	50	32 395
1.0 eTSI 110 ch Life Plus DSG	6		0	35 385
1.5 eTSI 130 ch Life Plus DSG	7	M	75	37 190
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	M	190	41 360
GTI	14	M	4 818	48 210
GTI Clubsport	19	M	5 105	53 085
eHybrid 204 ch Style	8		0	46 975
GTE	8		0	51 580
2.0 TDI 116 ch	6		0	33 220
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8		0	41 280
GTD	11	M	330	47 925
Surcoût Life Plus : "base" + 3 615 €				
Surcoût Match : Life Plus + 1 200 €				
Surcoût Style : Life Plus + 2 795 €				
Surcoût R-Line : Style + 330 €				
GOLF SW				
1.0 TSI 110 ch Life Plus	6	M	100	33 775
1.0 eTSI 110 ch Life Plus DSG	6		0	36 775
1.0 eTSI 130 ch Life Plus DSG	7	M	125	38 595
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	M	230	43 005
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6		0	38 030
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8		0	42 505
Surcoût Style : Life Plus + 3 025 €				
Surcoût R-Line : Style + 170 €				
ID.3				
Pro Performance 204 ch Life Plus	5	B	5 000	42 990
Pro S 204 ch Style	5		0	49 990
Surcoût Style : Life Plus + 2 000 €				
Surcoût Style Exclusive : Style + 2 000 €				
TOURAN				
1.5 TSI EVO 150 ch Life Plus	8	M	1 504	42 200
2.0 TDI 122 ch Life Plus	6	M	260	44 600
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	360	48 600
Surcoût Style : Life Plus + 4 200 €				
ID.BUZZ				
Pro 204 ch	5		0	59 450
TIGUAN				
1.5 TSI 130 ch	7	M	818	36 200
1.5 TSI 150 ch Life Plus DSG	8	M	1 629	44 800
R	20	M	31 050	64 100
eHybrid 245 ch Life Plus	8		0	49 800
2.0 TDI 150 ch DSG	8	M	898	42 600
2.0 TDI 200 ch R-Line Exclusive 4Motion DSG	11	M	6 375	60 300
Surcoût Life Plus : "base" + 4 000 €				
Surcoût Match : Life Plus + 1 200 €				
Surcoût Elegance : Life Plus + 3 100 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 1 000 €				
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 4 600 €				
TIGUAN ALLSPACE				
1.5 TSI 150 ch Life Plus DSG	8	M	2 544	50 300
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	1 504	53 500
2.0 TDI 200 ch R-Line 4Motion DSG	11	M	5 945	60 900
Surcoût R-Line : Life Plus + 2 500 €				
Surcoût Elegance Exclusive : R-Line + 3 100 €				
ID.4				
Pure Performance 170 ch	5	B	5 000	46 990
Pro Performance 204 ch	5		0	53 650
GTX	5		0	62 500
Surcoût Life Plus : "base" + 3 010 €				
ID.5				
Pro 174 ch	5		0	57 900
Pro Performance 204 ch	5		0	59 650
GTX	5		0	65 200
PASSAT SW				
1.5 TSI ACT 150 ch Life Plus DSG	8	M	1 074	43 190
GTE Life Plus	8		0	55 490
2.0 TDI 122 ch Life Plus DSG	6	M	170	45 790
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	150	48 090
2.0 TDI 200 Lounge 4Motion DSG	11	M	2 544	58 690
Surcoût Lounge : Life Plus + 5 000 €				
Surcoût Elegance : Lounge + 3 500 €				
Surcoût R-Line : Lounge + 3 400 €				
PASSAT ALLTRACK				
2.0 TDI 200 ch DSG	10	M	2 918	56 690
ARTEON				
R	20	M	27 166	71 190
eHybrid 218 Elégance	8		0	61 990
2.0 TDI EVO 150 ch DSG Elegance	8	M	125	60 890
Surcoût R-Line : Elegance + 100 €				
ARTEON SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Arteon + 600 €				
ID.7				
Pro Style	NC		0	62 650
TOUAREG				
eHybrid 381 ch Elegance	22		0	87 900
R	22		0	103 700
CADDY				
1.5 TSI 114 ch	6	M	983	32 640
2.0 TDI 102 ch	6	M	170	34 350
2.0 TDI 122 ch	6	M	170	35 550
Surcoût Life : "base" + 5 400 €				
Surcoût Style : Life + 3 000 €				

VOLVO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
EX30				
Single Start	NC	B	5 000	37 500
Single Extended Range Start	NC	B	5 000	41 700
Twin Performance Plus	NC		0	49 250
Surcoût Plus : Start + 2 950 €				
Surcoût Ultra : Plus + 2 950 €				
XC40				
B3 Essential	9	M	1 504	41 350
B4 Plus	11	M	1 629	48 800
Recharge 238 ch Essential	9		0	48 950
Recharge Extended Range 252 ch Start	9		0	53 550
Recharge Twin 408 ch Plus	14		0	61 150
Surcoût Start : Essential + 2 300 € à + 2 900 €				
Surcoût Plus : Start + 2 100 € à + 6 650 €				
Surcoût Ultimate : Plus + 4 350 € à + 5 250 €				
C40				
Recharge 238 ch Start Plus	9		0	56 850
Recharge Extended Range 252 ch Start	9		0	55 555
Recharge Twin 408 ch Plus	14		0	63 150
Surcoût Plus : Start + 3 600 €				
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 €				
Surcoût Black Edition : Ultimate Style Dark + 1 400 €				
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				
Single Start	NC		0	89 500
Twin Plus	NC		0	99 250
Twin Performance Ultra	NC		0	110 400
Surcoût Plus : Start + 5 600 €				
Surcoût Ultra : Plus + 5 950 €				



EN AVANT-PREMIÈRE L'Auto-Journal Évasion & SUV 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

l'auto-journal

EN KIOSQUE TOUTES LES DEUX SEMAINES

RÉFÉRENT SUR LE MARCHÉ
DE L'AUTOMOBILE PREMIUM

MARCHÉS DIRECTS A VOTRE SERVICE | DIRECTRICE DE PUBLICITÉ :
Julie Aldabo ✆ *01 41 33 55 45* ✉ *jaldabo@reworldmedia.com*



Retro+

4.7/5 AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY eKomi

NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Simple et immédiat, **Rétro+** vous permet de regrouper en quelques clics vos contrats d'assurances auto/moto (véhicules de tous les jours, loisirs, collection ou prestige), habitation et santé dans une offre unique et personnalisée, avec un des meilleurs rapports service/prix du marché.

Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS, Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Etyelis - 123 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 339814846. N° ORIAS : n°07001792 (www.orias.fr) – Création : design.fr. - Au 20/09/2023

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





Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

LE VILLAGE NEUBAUER

Volkswagen NEUBAUER SAINT-DENIS
233, boulevard Anatole France
93200 SAINT-DENIS

Golf à partir de 329€/mois*, 1er loyer de 3 000€
Réservez votre essai !

*voir détail de l'offre sur vw.fr

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 145

le 2 novembre 2023



YANN LEFEBVRE

10 000 km en ID.3 77 kWh

Pendant plus de 10 000 km, nos journalistes ont sillonné la France avec la dernière ID.3 et sa grosse batterie de 77 kWh. Combien de temps pour aller du Nord au Sud ? Prix et facilité des recharges ? Autonomie sur autoroute ? À toutes ces questions, nous apportons des réponses.

Comparatif : Hyundai Kona / Renault Captur / Nissan Juke

Les hybrides dits non rechargeables permettent d'abaisser consommations et taux de rejets de CO_2 sans nécessiter de passer par une wallbox ou une borne électrique pour les recharger. Qui de Hyundai, Nissan ou Renault, propose la technologie la plus aboutie ? Et parmi ces trois SUV urbains, lequel se montre le plus agréable à conduire ?



ARNAUD SAUNIER



TIBO

Essai : Porsche 718 Spyder RS

En fin de carrière, la Porsche 718 pourrait ne pas résister au malus 2024 et au jeu de massacre élaboré par nos gouvernants. Comme un baroud d'honneur, Porsche dégaine l'outil ultime : la 718 RS Spyder, pendant du coupé GT4 RS à peine plus civilisé, avec 500 ch dans le dos du conducteur et une sonorité d'outre-tombe.

Et aussi... En kiosque

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

ACTUELLEMENT



NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 106 DE L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & SUV
156 PAGES - 6,50 €

Les photos et les informations officielles sur le nouveau Peugeot 3008 sont en vedette de ce numéro, qui fait également la part belle à la grande nouveauté Renault de la rentrée : le Rafale. Au menu de cette édition, une séquence essais très étoffée, à laquelle nous consacrons 66 pages : Peugeot E-2008, Renault Espace, Jeep Avenger, etc.

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

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

MARKETING
Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION
Directrice marketing direct : Catherine Grimaud
Chef de produit : Julie Duarte
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 : octobre 2023
Prix de vente : 4,20 €
Date de parution : 19 octobre 2023
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833

LE TRI + FACILE

Audi Fleet Solutions

Prenez une longueur d'avance sur le monde de demain.

SCALE

Services - Connectivité - Accompagnement - Leasing - Ecosystème

Audi Fleet Solutions présente le programme SCALE, un ensemble d'offres et de services pensés pour accompagner votre activité. Profitez notamment de tarifs préférentiels sur plus de 400 000 bornes de recharge en Europe. À découvrir avec l'Audi Q3 TFSI e hybride rechargeable Business line.



Audi Vorsprung durch Technik

Q3 TFSI e Business line

A 44 g CO_2/km

B
C
D
E
F
G

Audi Q3 TFSI e : Consommation mixte : Essence-Électrique : 1,6-2,0 l/100km. Électrique: 16,0-17,5 kWh/100 km. Émissions CO2 mixtes : 37-44 g/km. « Tarif » au 03/11/2022. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS SOISSONS 832 277 370.
Audi Fleet Solutions = Solutions Flotte. SCALE est le programme Audi Fleet Solutions pour accompagner votre activité.
Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

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 1



*En cycle WLTP.

Modèle présenté : Enyaq 80 avec options à 56 255 € après remise Škoda de 9 600 €.

(1) Tarif au 04/04/2023. Exemple pour Enyaq 80 suréquipé avec Pack Plus après déduction de 5 000 € de bonus écologique et de 9 725 € de remise Škoda.

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer