

Actu

R5 Turbo 3 restomod  
Retour vers le futur



Mercedes GLC  
100 km d'autonomie full electric

Volkswagen ID.5  
Et maintenant,  
le coupé



Audi Q2 e-tron  
Fée pour la ville



TOUTES LES NOUVEAUTÉS JUSQU'EN 2025!

# L'OFFENSIVE ALLEMANDE

LES STARS DU SALON DE MUNICH

Harley-Davidson  
Pan America  
La révolution  
du trail



Lamborghini Huracán STO Cœurs sensibles, s'abstenir

Citroën C4 vs  
Fiat Tipo Cross  
La guerre  
des prix



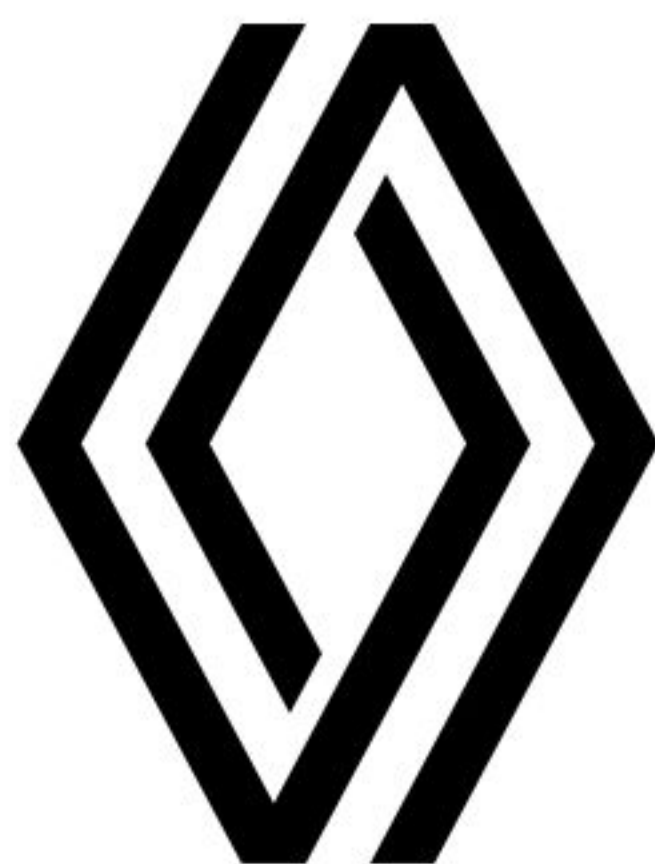
N°305 SEPTEMBRE 2021 FRANCE MÉTROPOLITAINE 3,95 €  
BEL/LUX: 4,95 € - CAN: 8 \$ CAD - DOM/S: 5,10 €  
CH: 7,40 CHF - D: 6,95 € - ESP/GR/ITA/PORT.CONT: 4,95 €  
MAR: 42 MAD - TOM/S: 650 XPF - TUN: 9,50 TND

L 15738 - 305 H - F: 3,95 € - RD



DOSSIER LE CASSE-TÊTE DU TOUT-ÉLECTRIQUE POUR 2035

**renouveau**  
**Renault**  
portes ouvertes 16-20 sept!



NOUVEAU  
**RENAULT**  
**ARKANA**  
hybride par nature


**239€** à partir de  
/mois<sup>2</sup>

LLD sur 49 mois, 1<sup>er</sup> loyer de 3 200€  
sous condition de reprise  
**4 ans de garantie, assistance 24/24**  
**et entretien inclus pour 1€/mois<sup>3</sup>**



© p.johall

modèle présenté : nouveau Renault arkana e-tech hybride r.s. line 145 avec option peinture métallisée à **308€/mois<sup>4</sup>**, sous condition de reprise, 1<sup>er</sup> loyer de **3 200€**, pack zen Renault inclus pour **1€/mois<sup>3</sup>**. (1) ouverture exceptionnelle dimanche 19 septembre selon autorisation. (2) exemple pour nouveau Renault arkana e-tech hybride zen 145, hors options. (2)(4) locations longue durée, hors assurances facultatives, sur 49 mois et 40 000 km maximum, offres sous condition de reprise d'un véhicule roulant. sous réserve d'acceptation par diac, sa au capital de 415100 500€ - siège social : 14 avenue du pavé neuf 93160 noisy-le-grand - siren 702 002 221 ros Bobigny. en fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. (3) pack zen Renault comprenant l'entretien, l'extension de garantie constructeur et l'assistance selon conditions contractuelles sur 49 mois/40 000 km (au 1<sup>er</sup> des deux termes atteint) inclus dans le loyer pour 1€/mois. voir détail du pack zen en points de vente et sur [renault.fr](http://renault.fr). vous pouvez demander à ne pas souscrire ce pack. offres non cumulables, réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault participant pour toute commande d'un nouveau Renault arkana neuf du **01/09/2021 au 30/09/2021**. gamme nouveau Renault arkana : consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure wltp) : 4,9/6,1. émissions co<sub>2</sub> min/max (g/km) (procédure wltp) : 111/138. sous condition d'homologation définitive.

Renault recommande  Castrol

[renault.fr](http://renault.fr)



Nouveau Monster

## Plus léger, plus compact, plus essentiel, à partir de 89€/mois\*

Location avec option d'achat sur 36 mois. 1er loyer majoré de 2833€. Montant total dû 12158€. Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

\*Location avec option d'achat sur 36 mois et 15000 km valable jusqu'au 30 juin 2021 pour une Ducati Monster neuve à : 11290€ TTC. 1er loyer majoré de 2833€ suivi de 35 loyers de 89€ TTC. Option d'achat finale : 6210€ ou reprise du véhicule suivant engagement sous conditions de votre Distributeur. Montant total dû avec option d'achat finale : 12158€. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs Ducati présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital : 318 279 200€ - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) et après expiration du délai légal de rétractation. Montants exprimés en TTC, hors prestations facultatives. Assurance facultative Décès-Incapacité Perte d'Emploi issue de la convention d'assurance collective n°2420/593 souscrite auprès de Cardif Assurance Vie SA au capital de 688 507 760 €, n°732 028 154 RCS Paris et Cardif Assurances Risques Divers SA au capital de 14 784 000 €, n°308 896 547 RCS Paris, Siège social : 1, bd Haussmann - 75009 Paris. Entreprises régies par le code des assurances. Cotisation de 16,38€ par mois. Ce montant s'ajoute à la mensualité en cas de souscription. Montant total dû au titre de l'assurance : 590€, sous réserve de l'éligibilité et de l'âge de l'emprunteur.

Cylindrée : 937 cc | Puissance : 111 cv (82 kW) @ 9,250 tr/min | Couple : 9.5 kgm (93 Nm) @ 6,500 tr/min | Poids à sec : 166 kg



Le Monster est également disponible en version A2.

Plus d'informations sur [ducati.fr](http://ducati.fr) ou auprès de votre Distributeur officiel Ducati.



**Directeur du pôle moteurs :**  
Olivier Bonnet

**Rédacteur en chef :**  
Julien Azoura

**Secrétaire générale de la rédaction :**  
Alice Rolland.

**Directrice artistique :**  
Eliénor Lo Meo.

**Rédaction :**  
Nicolas Briouze, Stanislas Larroumet,  
Laurent Pinel, Romain Vannier, Julien Jodry,  
Richard Burgan, Andy David, Marie Lizak,  
Flavien Fouque.

**Maquette :**  
Lionel Catteau.

**Iconographie/illustration :**  
Julien Jodry.

**Photographes :**  
Clément Choulot, Fabrice Bolusset.

**Ont participé à ce numéro :**  
Carole Huyvenaar, Laurent Meillaud.  
**Pour joindre la rédaction par courriel :**  
initialeprenom+nom@horyzon.com

**Auto Moto** est édité par Horyzon Média  
SAS au capital de 500 000 €.   
Siège social : 24, boulevard des Îles  
92130 Issy-les-Moulineaux  
RCS Nanterre 452172786

**Président-directeur de la publication :**  
Éric Aderdor.

**Directeur général :**  
Stephan Huyvenaar.

**Directeur financier :**  
Fakri Mrabet

**Ventes :**  
Mercuri Presse.

**Imprimé par** Imprimerie Léonce Deprez  
ZAC ARTOIPOLE 2  
962 Allée de Belgique  
62128 WANCOURT.

Origine du papier : Allemagne ;  
taux de fibres recyclées : 65 % ;  
certification : PEFC ;  
eutrophisation : 0,003 kg/t.

N° de commission paritaire : 0124 K 84118.  
ISSN : 1969-9980.  
Dépôt légal : novembre 2014.  
Distribution : MLP

**Publicité :** Horyzon Média  
01 41 31 78 58

**Directrice commerciale :**  
Églantine Deneux  
edeneux@horyzon.com

**Directeurs de la publicité :**  
Olivier Girbas  
ogirbas@horyzon.com  
Yannick Reminiac  
yreminiac@horyzon.com



**Relation abonnés :**  
gérez vos abonnements,  
abonnez-vous sur notre site  
officiel [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com)

Vous avez une question ? Contactez-nous :  
Par Internet : via notre formulaire de contact  
en ligne [www.serviceabomag.fr](http://www.serviceabomag.fr)  
Par téléphone : 01 46 48 48 21 (France).  
Étranger : (00 33) 1 46 48 48 21  
Par courrier : Auto Moto - Service  
Abonnements - 59898 Lille Cedex 9.  
Tarif standard (1 an - 10 n°) : 31 €.

**IAA MOBILITY**  
» What will move us next

For Exhibitors

For Visitors

Stories

EN | DE | CN | IAA MOBILITY

TICKETS

Menu

**Secure your Early  
Bird Ticket now!**

Take advantage of the Crazy Early Bird discounts until 8 August.

TO TICKET SHOP

I am

31 Days 17 hours 10 minutes 21 seconds

# E-MOBILITY

Cette rentrée 2021 marque le retour d'un Salon automobile majeur dans le monde, l'IAA (Internationale Automobil-Ausstellung). Si seul le rendez-vous de Shanghai, en avril dernier, n'avait pas sombré face à la pandémie ou la crise, tous les autres avaient, eux, été annulés (Genève, Tokyo, Detroit). Autant dire que l'IAA est attendu comme le messie sur le Vieux continent, berceau de l'automobile. Petite nouveauté cette année, le Salon allemand déménage. En passant de Francfort à Munich, l'IAA connaît une métamorphose accélérée, à l'image de celle du secteur. Si le premier était réputé pour son gigantisme et ses nombreuses nouveautés, l'événement munichois se veut plus confidentiel, moins dense en modèles, accessible en ligne, toujours plus technologique, et surtout, axé sur toutes les mobilités. Il n'y a qu'à se rendre sur le site officiel du Salon pour constater que les références à la voiture sont peu nombreuses. En revanche, smartphones, casques de vélos, bateaux électriques, tramways sont bien présents, donnant le sentiment de feuilleter un tome d'"Où est Charlie ? spécial auto", à la recherche d'une voiture. Ne voyez dans ces propos aucun esprit réactionnaire – bien au contraire. Mais si les mobilités alternatives sont les bienvenues et quasiment indispensables aujourd'hui, l'automobile, elle, semble être devenue le vilain petit canard. Un comble pour un Salon dédié – au départ – à la voiture. Un brin nostalgique ? Oui, plutôt. Je me souviens des Salons de l'auto où la "bagnole" faisait encore rêver les foules et où ces grand-messes étaient de véritables festivités. Le risque ? Que ces événements autour de la mobilité n'attire plus les foules et rendent le public... immobile. ■

OLIVIER BONNET, DIRECTEUR DU PÔLE MOTEURS



PHOTOS DR

actuel / nouveautés

- 8 Futures allemandes
- 18 Salon de Munich : les nouveautés attendues
- 22 Volkswagen Taigo
- 23 Mercedes Classe C All-Terrain
- 24 Audi Skysphere concept
- 26 Lamborghini Countach LP800-4
- 28 McLaren 765 LT Spider
- 29 Nissan Z
- 30 Tesla Model Y
- 32 Renault 5 Turbo 3

à l'essai

- 34 McLaren GT
- 40 Lamborghini Huracán STO
- 44 *Le match*  
Citroën C4 vs Fiat Tipo Cross
- 50 Skoda Octavia Scout Combi 2.0 TDI
- 52 Seat Arona 1.0 TSI 110 DSG7
- 54 Peugeot 508 HYbrid 225
- 60 Bentley Bentayga Hybrid
- 62 Audi Q7 60 TFSIe
- 64 Land Rover Defender 110 P400e S
- 68 Mercedes C300e
- 70 Suzuki GSX-S 1000
- 72 Harley-Davidson Pan America 1250



44 CITROËN C4  
VS FIAT TIPO CROSS



90 AUDI Q4 E-TRON



70 SUZUKI GSX-S 1000



34 McLAREN GT



124 HYUNDAI VELOSTER N

PARTENAIRE D'AUTO MOTO

**bf** | forecasts

we manage your risk

**ABONNEMENT**

Retrouvez nos offres en page 49

Et profitez des avantages et cadeaux proposés par votre magazine Auto Moto

septembre 2021  
n° 305

## ■ techno / environnement

*quoi de neuf ?*

**74** L'actualité de la voiture écologique et technologique

*la fin du moteur thermique ?*

**76** Bruxelles signe l'arrêt de mort du moteur thermique

**78** L'Europe se tire-t-elle une balle dans le pied ?

**80** Le passage obligé au 100% électrique : un vrai défi !

**82** Hydrogène : l'autre voie pour le "zéro émission"

**85** Interview de Luc Chatel, président de la PFA

*objectif ZE*

**86** Mercedes EQS 580 4Matic

*auto focus*

**90** Audi Q4 e-tron Quattro

## ■ CONSO

*dossier occasion*

**94** Première voiture jeune permis : 8 bonnes occasions dès 4 500 €

*laquelle choisir ?*

**100** Toyota Yaris

*contrôle technique*

**102** Toyota C-HR

*faut-il encore acheter un...*

**104** Toyota Prius+

*sécurité*

**106** La Vision zéro, un objectif de sécurité routière

*le prix du neuf*

**108** Tous les tarifs des voitures neuves

## ■ art de vivre

*anniversaire*

**114** La quatrième merveille du monde

*road trip*

**118** Évasion normande

*sport*

**124** Hyundai Veloster N ETCR

*passionnément auto*

**128** Dans les tribunes d'une course ETCR

*Formule 1*

**130** Pierre Gasly & Esteban Ocon

Victoires et ressemblances



**40** LAMBORGHINI HURACÁN STO

**50** SKODA OCTAVIA SCOUT COMBI



L'ÉDITION ABONNÉS AUTOMOBILE-CLUB DE L'OUEST COMPORTE DES PAGES SUPPLÉMENTAIRES ENTRE LES PAGES 2 ET 3.

RETROUVEZ-NOUS SUR

**auto-moto.com**

# FUTURES ALLEMANDES

À TRAVERS CE DOSSIER EXCLUSIF, *AUTO MOTO* VOUS RÉVÈLE, MARQUE PAR MARQUE, LE PROGRAMME DES FESTIVITÉS OUTRE-RHIN POUR LES PROCHAINES ANNÉES.

Audi A4



**| AUDI |** CONCENTRÉE SUR L'ÉLECTRIFICATION DE SA GAMME, SANS SACRIFIER LA PROFITABILITÉ, LES 4 ANNEAUX RENONCERONT À LA CATÉGORIE DES CITADINES DANS LES PROCHAINES ANNÉES. AINSI, LA SYMPATHIQUE A1 NE SERA PAS REMPLACÉE POUR MIEUX CHOYER L'OFFRE ULTRA PREMIUM.

**D**'ici la fin de cette année 2021, le constructeur d'Ingolstadt se concentrera sur la mise à jour de chaque extrémité de sa gamme. Le restylage de l'actuelle A1 constituera son chant du cygne, avant retrait définitif du catalogue, à l'horizon 2023, quand la limousine A8 profitera également d'une cure de jeunesse touchant essentiellement son faciès. Elle multipliera les motorisations hybrides légères 48 V pour se rendre plus vertueuse, tout en faisant chapeauter sa gamme d'un bloc W12 de 6.0, susceptible de revêtir l'appellation Horch, propriété, avant-guerre, de la famille Auto-Union. Une A8 très exclusive qui entend faire de l'ombre aux modèles Maybach de Mercedes. 2022 connaîtra également son lot de *face-lifts*, prévus sur A6, A7 Sportback et Q8. Mais il sera surtout question de compléter la gamme e-tron, avec un Q6 qui inaugurer la plateforme électrique premium du groupe Volkswagen, dénommée PPE. Long d'environ

4,75 m, il assumera son rôle de SUV familial en promettant jusqu'à 600 km d'autonomie et des temps de recharge éclaircis grâce à la technologie 800 V de sa batterie. Cette même année, la berline e-tron GT devrait décliner sa silhouette en break, à la manière de sa cousine Taycan Cross Turismo.

En 2023, à l'exception du restylage du SUV Q3, l'actualité sera particulièrement animée par des véhicules électrifiés. Et notamment l'A4, qui entend rattraper son retard en multipliant les énergies. Selon nos confrères britanniques du magazine *Autocar*, cette génération de transition se basera sur une



Audi Q6 e-tron





Audi Q2 e-tron



Audi A6 e-tron

évolution de la plateforme MLB. Reconduisant une nouvelle fois les silhouettes berline et break, elle s'attachera les services de blocs essence et diesel retravaillés et légèrement hybridés, tout en y ajoutant des groupes hybrides rechargeables. Même les déclinaisons les plus sportives céderont aux sirènes de l'électrification. En s'adjudant les services d'un électromoteur, le V6 bi-turbo de 450 ch de l'actuelle RS4 devrait allègrement dépasser la barre des 500 ch pour se hisser au niveau des récentes BMW M3 et M4. En sus, il se murmure qu'une A4 e-tron 100% électrique serait aussi sur les rangs. Malgré son design similaire à celui de l'A4 thermique, elle reposerait sur le soubassement PPE. Ce dernier profitera au même moment à la nouvelle Audi A6 e-tron, révélée au printemps dernier sous la forme d'un *show car* proche du modèle de série. Complétant de la même manière la gamme A6 thermique, elle s'allongera de quelques centimètres pour frôler les 5 mètres de long,

pourra rallier jusqu'à 700 km, quand sa gamme de moteurs "classiques" développera jusqu'à 476 ch et 800 Nm de couple. 2023 verra aussi le renouvellement du SUV urbain Q2, qui pourrait définitivement passer sous giron e-tron. Une conversion à l'électrique qui devrait s'opérer via le nou-

veau soubassement dénommé SSP (Plateforme Systèmes Evolutive), amené à se généraliser sur l'ensemble des futurs modèles électriques du groupe Volkswagen. Encore plus flexible que les bases MEB (entrée et milieu de gamme) et PPE (premium), elle inaugurerait une nouvelle technologie de cellules pour ses batteries, dont le coût se situera largement en dessous des 100 €/kWh. 80% des modèles de la gamme y recourront en 2030. S'agissant du futur SUV Audi Q2 e-tron, la barre des 400 km d'autonomie WLTP sera largement dépassée en entrée de gamme.

Enfin, l'année 2024 se focalisera sur le haut de gamme. La gamme A6 e-tron s'étoffera via l'arrivée d'une déclinaison RS6. Pour la première fois de son histoire, l'emblématique break, qui carbure actuellement au V8, se convertira à l'électricité. Fort de l'expérience acquise par le Porsche Taycan, il n'aura aucun mal à avoisiner les 700 ch. Une offre premium qui se renforcera avec une limousine 100% électrique, à l'architecture nouvelle, sous le nom de code Landjet. Située un cran au-dessus de l'A8, elle élèvera son roulage autonome au niveau 4, sans intervention du conducteur sur autoroute, et sera capable de parcourir jusqu'à 1000 km. ■

PAR J. JODRY, PHOTOS DR

Audi RS6 e-tron





**BMW** | LOIN DE DISPOSER DES MOYENS DE DÉVELOPPEMENT D'AUDI (GROUPE VOLKSWAGEN) ET DE MERCEDES, LE PETIT POUCKET DU PREMIUM ALLEMAND VA PROCHAINEMENT EXTERNALISER LA PRODUCTION DE SES MOTEURS THERMIQUES POUR SE FOCALISER SUR L'ÉLECTRIFICATION DE SA GAMME.



BMW Série 2 Active Tourer

**B** MW n'en a pas fini avec le déploiement de sa famille Série 1/Série 2. Après le renouvellement du coupé Série 2, le monospace Active Tourer s'apprête également à revenir sur le devant de la scène avant fin 2021. À ceci près qu'il ne reconduira pas sa variante longue Gran Tourer dotée de 7 places. L'ami de la famille modernisera sa plateforme pour accueillir des blocs modérément hybridés à 48 V, ainsi qu'une nouvelle génération de moteur hybride rechargeable approchant les 100 km d'autonomie en mode 100 % électrique. À bord, il est question qu'une large dalle numérique regroupant deux écrans, d'inspiration Mercedes, révolutionne le cockpit. Toutes ces évolutions seront également appliquées à la nouvelle génération de SUV X1, reposant sur la même plateforme UKL. Mais ce dernier y ajoutera une variante 100 % électrique dénommée iX1, pour rendre la monnaie de sa pièce à l'Audi Q4 e-tron. Puis, très rapidement, une nouvelle génération de X2, techniquement très proche, le rejoindra au catalogue. Le début de l'année 2022 coïncidera avec le *facelift* des berline et break Série 3, principalement focalisé sur la proue, tandis



BMW M3 Touring



BMW iX1

que les moteurs essence s'électrifient à hauteur de 48 V. Là encore, côté PHEV, la barre des 100 km tout électrique est visée. Moins vertueuse, mais tout aussi électrisante, sera l'arrivée du break M3 Touring

pour la première fois au sein de la famille de sportives. Durant cette même année, le roadster Z4 profitera aussi d'un restylage, au même titre que les X5, X6 et X7. Ce dernier se verra chapeauté par un



BMW X8

modèle encore plus proéminent, logiquement dénommé X8, amené à décrocher le titre de SUV le plus rapide du monde puisque sa variante M avoisinerait les 760 ch, selon la rumeur, grâce à l'apport d'un bloc électrique de 200 ch en complément d'un V8 biturbo. L'autre source de réjouissance au sommet de la gamme BMW sera incarnée par la refonte de la limousine Série 7, qui calquera son faciès sur celui du X7 restylé. Une nouvelle orientation de style caractérisée par un regard à double étage, à la manière des productions Citroën. Après avoir essuyé de nombreuses critiques à l'encontre de ses gigantesques calandres ces derniers temps, BMW pourrait une nouvelle fois ne pas faire l'unanimité sur le traitement de ses futures proues. La nouvelle Série 7 restera fidèle à sa plateforme actuelle et multipliera les chaînes de traction hybrides rechargeables, quand une i7 100 % électrique est aussi pressentie. Un cran au-dessus, la gamme Série 8 s'offrira un *facelift* qui amènera le coupé GT à se muer en bête de circuit, via une inédite M8 CSL dotée d'un immense aileron. Un an plus tard, à l'horizon 2023, l'actuelle Série 5 passera la main à un tout nouveau modèle multi-énergies, aussi bien en berline qu'en break, au look plus sage que la Série 7, comme le laissent deviner les premiers prototypes roulants. Ce nouveau milieu de gamme pourrait révolutionner son offre de sportives en convertissant la mythique M5 à l'électricité. Au même moment, les gammes Série 2 et Gran Coupé Série 2 envisageront un repoudrage de nez pour assurer la suite de leur carrière. Avant qu'une toute nouvelle plateforme technique dénommée "Neue Klasse" et dédiée à l'électrique ne fasse son apparition en 2025, l'année 2024 sera l'occasion pour BMW de renouveler ses gammes X3 et X4... ■

PAR J. JODRY, PHOTOS DR

**MERCEDES** | APRÈS S'ÊTRE CONTENTÉE DE CONVERTIR TIMIDEMENT DES MODÈLES THERMIQUES À L'ÉLECTRIQUE, L'ÉTOILE VA ENFIN CONTRE-ATTAQUER EN MULTIPLIANT LES DÉCLINAISONS VERTUEUSES BASÉES SUR UNE PLATEFORME DÉDIÉE.



Mercedes-AMG C 65

**C'**est à un véritable feu d'artifice de nouveautés qu'il faut s'attendre d'ici cette fin d'année, et pour les suivantes, du côté de Stuttgart. Quelques mois seulement après le lancement de la nouvelle Classe C, berline et break se mueront en sportive 45 AMG, en remisant le précédent

V6 de 390 ch au profit du 4-cylindres de 421 ch de la Classe A du même tonneau. De son côté, après avoir été maintes fois reportée, la supercar AMG-One sera enfin lancée. Étroitement dérivée de la Formule 1, elle demeurera fidèle à un V6 accolé à un électromoteur, en vue de cumu-

ler 1000 ch. On sera également impressionnés par la plus monstrueuse des AMG GT4, puisque la plus méchante des berlines Mercedes combinera son V8 à l'électricité pour tirer profit de plus de 800 ch et 1000 Nm de couple. Outre ce programme riche en sportives, Mercedes soignera ses

Mercedes GLC



rejets de CO<sub>2</sub>, en offrant une petite sœur à l'EQS, baptisée EQE, reposant sur le même soubassement EVA2 à technologie 800 V, lui permettant de recouvrer 100 km d'autonomie en 5 minutes de recharge, pour un panel de moteurs évoluant de 276 à 480 ch. L'année suivante, le ludospace Classe T mettra les doigts dans la prise pour donner naissance à l'inédit EQT, récemment aperçu sous la forme d'un concept-car, dont la version longue frôlera les 5 mètres. Ce dérivé du Renault Kangoo électrique n'a pas encore révélé ses caractéristiques techniques, encore moins son autonomie. À l'autre bout de la gamme, Maybach lancera son premier modèle 100 % électrique incarné par un SUV extrapolé de la berline EQS, dont le niveau de puissance s'élèvera bien au-dessus des 500 ch pour une autonomie capable de rallier plus de 600 km. 2022 rimera aussi avec le renouvellement du SUV GLC. Comme la Classe C, avec laquelle il partagera sa plateforme, il se contentera de motorisations à 4-cylindres, même pour ses versions les plus démoniaques. Il fera surtout la différence par sa variante hybride rechargeable associant un bloc essence de 204 ch à un moteur électrique de 129 ch, lui-même alimenté par une batterie de 25,4 kWh promettant jusqu'à 100 km d'autonomie *full-electric*. Ce deuxième opus de GLC fera légèrement évoluer son style extérieur, à grand renfort de calandre inversée de type Panamericana, quand l'habitacle révolutionnera le genre par l'adoption de la planche de bord de la Classe C. Cette dernière, au moment du lancement de son grand frère de SUV, dévoilera la plus bouillonnante de ses dérivées AMG. Une 65 AMG qui misera sur l'hybridation rechargeable pour tirer plus de 500 ch de son modeste 4-cylindres électrifié, en lieu et place de l'iconique V8 de son prédécesseur.



Mercedes-AMG GT4

N'étant plus à une contrariété près, la Classe C reverra aussi les appellations de ses futures silhouettes coupé et cabriolet, sous le patronyme CLE. Enfin, il sera temps pour la Classe A de passer par la case restylage, quatre ans après son lancement. Un an plus tard, soit en 2023, Mercedes s'attaquera à la refonte de la berline Classe E, et de son break, qui pourraient encore profiter du développement de nouveaux moteurs thermiques, au moment où l'industrie automobile mondiale réduira les frais pour se concentrer sur l'électrification. Il sera aussi question, dans deux ans, que les CLA et Classe B reviennent leur style à mi-vie, alors que la prochaine génération de SUV GLC se muera en coupé, et passera entre les mains du sorcier AMG. Il se dit également que 2023 témoignera de l'introduction du Mercedes EQG, version 100 % électrifiée du célèbre franchisseur. Puis, en 2024, il sera temps pour l'actuel EQC

de passer le relais à un tout nouveau modèle, intégralement pensé comme une voiture électrique, sur la prochaine plateforme MMA. Ce futur SUV "zéro émission" pourrait être décliné sous l'apparence d'une berline surélevée, selon de récents bruits de couloir. ■

PAR J. JODRY, PHOTOS DR



Maybach EQS SUV

Mercedes-AMG One





Opel Monza-e

**OPEL** | LE BLITZ VA BEAUCOUP MIEUX, MERCI. APRÈS AVOIR QUITTÉ GENERAL MOTORS POUR TOMBER DANS L'ESCARCELLE DE PSA, OPEL S'EST ÉMANCIPÉ À VITESSE GRAND V ET PROMET DES LENDEMAINS QUI CHANTENT.



Opel Astra Sports Tourer



Opel Corsa restylée

**S**i les Opel d'un passé pas si lointain peinaient souvent à cacher leur filiation stylistique avec d'obscures Buick et Chevrolet au sein du groupe GM, les plus récents modèles se félicitent de partager leur bagage technique avec des Peugeot, des Citroën et des DS sous une plastique hautement singulière. Le style est désormais un marqueur fort du virage entamé par la marque allemande pour reconquérir des parts de marché, et les projets à venir semblent le confirmer. Après le lancement de la berline Astra, fin 2021, le break Sports Tourer est attendu en début d'année prochaine, avec plus de 25 cm de long en supplément afin d'approcher les 4,64 m affichés par la Peugeot 308 SW, dont il héritera l'architecture, et un volume de coffre avoisinant les 550 l. Comme la Lionne, le déménageur d'Opel fera la part belle aux blocs hybrides rechargeables cumulant 180 et 225 ch, pour une autonomie 100 % électrique dépassant les 50 km.

2022 coïncidera avec le *facelift* de la Corsa, qui arrivera à mi-carrière, en vue de se doter de la calandre Vizor, qui lui fait défaut aujourd'hui comparé au restant de la gamme. La citadine devrait également s'approprier la planche de bord du SUV Mokka pour troquer ses compteurs analogiques contre le duo d'écrans Pure Panel. L'année suivante, le blason sportif OPC pourrait faire son retour sur des modèles 100 % électrique. Il se murmure que les Corsa-e et Mokka-e feraient grimper leur niveau de puissance aux alentours de 170 ch. D'électricité il sera encore question en 2024 avec la survenue d'un très grand SUV qui répondrait au nom de Monza-e, et reposant sur la future plateforme STLA, que le cousin DS inaugurerait avec la concrétisation du concept Aero Sport Lounge vu l'an dernier. Promettant 600 km d'autonomie, ce mastodonte pourra développer jusqu'à 400 ch. ■

PAR J. JODRY, PHOTOS DR

**| SMART |** 100% VOUÉ À L'ÉLECTRIQUE DEPUIS CETTE ANNÉE, LE MICRO-CONSTRUCTEUR, PROPRIÉTÉ DE MERCEDES, VA ENFIN FAIRE UNE ENTORSE À SA MONOCULTURE CITADINE EN LANÇANT SON TOUT PREMIER SUV.



Smart SUV

L'idée germait depuis plus de dix ans dans la tête des designers maison, sans qu'aucun projet dévoilé sous la forme d'un concept-car ne connaisse d'application en production. Mais le *show car* révélé cette année au Salon de Munich verra bien le jour en 2023, nous promet-on. Charge au chinois Geely de développer la partie technique de ce futur SUV, alors que Mercedes gardera la main sur le design,

Smart étant, depuis peu, détenue par cette co-entreprise sino-germanique basée en Chine. Long d'environ 4 mètres, l'engin fera figure de précurseur sur un créneau de SUV ultra-citadin, que Toyota devrait inaugurer avec le remplaçant de l'Aygo dans les prochains mois. Réinventant les codes esthétiques de la marque, il adoptera un design "cool, sexy et adulte, à l'opposé du registre formel habituellement mignon

et ludique", selon Gordon Wagener, directeur du design des marques du groupe Daimler. Positionné sur le segment premium, il partagera sa plateforme SEA avec le futur Volvo XC20, développera l'équivalent de 250 ch, tout en étant capable de rallier environ 400 km, quand sa technologie 800 V sera gage de temps de recharge éclaircis. ■

PAR J. JODRY, PHOTO DR



Porsche Macan-e



Porsche 911 Safari

**| PORSCHE |** PARTAGÉE ENTRE L'INÉLUCTABLE BESOIN D'ÉLECTRIFICATION DE SA GAMME ET LE MAINTIEN D'UNE OFFRE THERMIQUE CHÈRE À SA CLIENTÈLE HISTORIQUE, LA FIRME DE ZUFFENHAUSEN TENTE DE MÉNAGER LA CHÈVRE ET LE CHOU, BIEN QU'ELLE CONSENTE DÉJÀ À CERTAINS SACRIFICES.

Malgré l'épée de Damoclès flottant au-dessus de la gamme 911 à l'horizon 2035, qui signera l'arrêt de mort des moteurs thermiques, l'électrification de l'iconique coupé ne s'effectuera que très progressivement. L'honneur reviendra à la Turbo, courant 2022, d'associer son moteur à un bloc électrique qui lui permettra d'avoisiner les 700 ch. Mais les puristes guettent surtout le retour de la GT3 RS, qui s'équippa pour la première fois d'un aileron actif de type DRS, comme en Formule 1, réduisant la traînée aérodynamique ou faisant office d'aérofrenin. Plus de 500 ch sont espérés sous le capot de la

plus extrême des 911. Mais ce n'est pas tout, puisque la "type 992" bénéficiera d'une variante surélevée nommée Safari, qui rendra hommage aux modèles de compétition engagés en rallye-raid à la fin des années 1970, et qu'une version Sport Classic verra aussi le jour, plus de dix ans après la 997. Probablement considérée comme une série limitée, elle devrait se baser sur la finition GTS pour afficher un aileron arrière fixe, façon bec de canard, à la manière de la Carrera RS 2.7 de 1973. 2022 n'oubliera pas de compléter la gamme 718 par un Cayman GT4 RS au look rageur et visant les 500 ch via son 6-cylindres.

En 2023, on devrait assister à la naissance du Macan 100% électrique qui reposera sur la plateforme PPE développée conjointement avec Audi. Sa technologie 800 V écourtera les temps de recharge de sa batterie capable d'assurer jusqu'à 700 km de roulage, quand son niveau de puissance s'établira aux alentours de 400 ch en version de base. À plus long terme, les futures 718 Boxster et Cayman pourraient aussi se convertir à un mode de propulsion renonçant purement et simplement aux énergies fossiles, tout comme les prochaines générations de Panamera et Cayenne. ■

PAR J. JODRY, PHOTOS DR

**VOLKSWAGEN** | LES ID NE MANQUERONT PAS DE FLEURIR AU SEIN DE LA GAMME 100% ÉLECTRIQUE ÉPONYME, QUI NE COMPTERA PAS MOINS DE 8 MODÈLES À L'HORIZON 2025, TANDIS QUE LA GAMME TRADITIONNELLE S'HYBRIDERA COPIEUSEMENT.



Volkswagen ID.5



Volkswagen ID.7





**E**xtrapolé du SUV ID.4, le nouvel ID.5 en constituera le pendant coupé, malgré son appellation différente. De son petit frère, il ne devrait retenir que les motorisations les plus performantes, à l'image de celle de 299 ch animant le GTX, lors de son lancement fin 2021. Une période qui rimera aussi avec l'arrivée du second opus de pick-up Amarok, reposant cette fois sur la base technique du Ford Ranger. Début 2022, il s'agira pour le T-Roc de revoir son identité visuelle pour assurer sa deuxième partie de carrière. À cette occasion, il devrait améliorer ses finitions intérieures, jusqu'ici vertement critiquées, faute d'hybrider ses motorisations. Quelques mois plus tard, le Combi VW fera son retour sous l'appellation ID.Buzz, s'il demeure fidèle au concept-car qui l'avait annoncé en 2017. Capable d'em-

barquer 7 passagers, sa motorisation électrique devrait pouvoir parcourir 400 km sans recharger. Il sera également disponible en version utilitaire pour se transformer, entre autres, en camping-car. Du côté de la cadette ID.3, le label GTX est attendu sur son hayon pour identifier la sportive du catalogue, forte d'environ 300 ch. L'élargissement de la gamme 100 % électrique s'intensifiera, en 2023, par l'introduction des berline et break ID.7, héritiers des *show cars* ID.Vizzion vus en 2019. Tous deux reposeront une nouvelle fois sur le sous-ensemble MEB des ID.3 et ID.4, dans une configuration rallongée, qui portera la longueur d'empattement aux alentours de 3 mètres, au profit d'une habitabilité record. Le panel de motorisations s'échelonne de 280 à 380 ch, quand la batterie atteindra



Volkswagen Amarok

jusqu'à 120 kWh de capacité pour prétendre à 700 km d'autonomie. Une autre berline devrait orchestrer son retour en 2023, sous l'appellation Passat, malgré le changement de braquet de son architecture. Surfant sur la vague des néo-familiales surélevées, de type Citroën C5 X, elle devrait afficher un profil inspiré des breaks de chasse et rapprochera son gabarit de celui de la Skoda Superb Combi, avec laquelle elle partagera la ligne de production. Sur le plan des motorisations, elle fera la part belle à l'hybridation rechargeable. 2023 verra aussi le renouvellement du Tiguan, qui ne devrait pas reconduire son offre 7 places. Volkswagen devrait préférer à l'Allspace un tout nouveau modèle issu de marchés étrangers. Ce qui n'empêchera pas le Touareg de se maintenir au catalogue, tout en profitant d'un restylage. Des évolutions de style qui s'appliqueront la même année à l'ensemble de la gamme Golf, qui relèvera une fois de plus son niveau d'hybridation, ainsi qu'au crossover urbain T-Cross. Ce dernier pourrait voir son offre renforcée par l'introduction d'un modèle électrique au sein de la gamme ID.

Enfin, 2024 sera l'année du renouveau pour la e-Up! remplacée par une certaine ID.1, quand une ID.2 s'établira comme le pendant 100 % électrique de la gamme Polo. ■

PAR J. JODRY, PHOTOS DR

Volkswagen T-Roc restylé



# LES NOUVEAUTÉS ATTENDUES

LE SPECTACLE AUTOMOBILE REPRENDRÀ À MUNICH AVEC UN SALON INTERNATIONAL DE NOUVELLE GÉNÉRATION, REVU ET CORRIGÉ. MAIS SI LA FORME CHANGE, LE FOND DEMEURE, ET LES NOUVEAUTÉS AUSSI.

**L**a trêve fut longue, mais les Salons automobiles font enfin leur retour en Europe. En remplacement de l'IAA de Francfort, condamné par son gigantisme, c'est à Munich que la planète auto pose ses valises du 7 au 12 septembre. Six jours durant et non dix, comme précédemment. Apprenant de leurs erreurs, les organisateurs de l'IAA (Internationale Automobil-Ausstellung) ont souhaité un rendez-vous plus condensé, plus modeste, plus digital, et surtout, plus vert que jamais.

Un hall principal, le "Summit", accueille ainsi des stands aux dimensions contenues et regroupant l'essentiel des nouveautés. Mais, pour la première fois, le Salon pousse également les murs pour prendre ses quartiers dans d'autres espaces dédiés au cœur de Munich, à l'image de la "Blue line", qui permet d'essayer des véhicules à faibles émissions de CO<sub>2</sub>. Des évolutions notables qui n'auront toutefois pas suffi à convaincre certains constructeurs de rejoindre les allées du Salon bavarois. C'est le cas du groupe Stellantis, grand absent

de cette édition 2021 de l'IAA et pourtant prolifique en nouveautés. Inutile, donc, de chercher la Peugeot 308, récemment renouvelée, et sa version SW, ou la nouvelle Opel Astra, dévoilée quelques semaines auparavant et saluée par la presse et le public. Pour autant, cette première édition tient ses promesses en termes de nouveautés. La présence tricolore est assurée par le Groupe Renault. Dacia profite ainsi du rendez-vous bavarois pour révéler une inédite version 7 places du Duster, trônant sur le stand aux côtés du Duster "classique" fraîchement restylé. La MeganE, crossover électrique dévoilé il y a quelques mois sous forme de concept très proche de la réalité, fait, elle, office de tête d'affiche du constructeur au losange. Enfin, les visiteurs peuvent approcher la Renault 5 Prototype, étude de style 100 % électrique, qui verra le jour d'ici à 2024.



Renault Mégane E-Tech Electric



Renault 5 prototype

Dacia Duster 7 places





Audi RS3 Sportback



Audi Grand Sphere Concept



### LES ALLEMANDES EN FORCE

Jouant à domicile, les marques allemandes sont majoritairement représentées. Parmi les modèles faisant le plus d'émules au sein des visiteurs, citons la toute nouvelle Audi RS3, officialisée quelques semaines plus tôt, qui vient coiffer une gamme désormais complète. Dotée de 400 ch issus de son 5-cylindres en ligne, la compacte sportive est livrée de série avec une boîte à double embrayage et sept rapports, une transmission intégrale Quattro, des voies élargies et un différentiel arrière actif. Des atouts pour le moins alléchants, malgré un ticket d'entrée affiché à 70 000 €. Le constructeur

aux anneaux présente également un concept-car baptisé Grand Sphere, préfigurant la remplaçante de l'A8 en version électrique. Pour sa part, BMW poursuit son offensive électrique, à l'image de l'i4, déclinée en deux niveaux de puissance, de 340 et 544 ch, ou encore du SUV iX3, à l'occasion du restylage de la gamme X3/X4. Sans oublier le scooter CE 04, héritier du C-Evolution. L'hydrogène est également mis à l'honneur avec un démonstrateur iX5 proche de la production, promise pour fin 2022. Sur un plan purement thermique, les nouvelles Série 2 Coupé, Série 4 Gran

Coupé et M3 Cabriolet assurent le show. De son côté, Mini, propriété de BMW, concrétise enfin son concept-car Urbanaut, révélé l'an dernier de manière digitale.



Mini Vision Urbanaut



BMW i4 eDrive40



BMW CE 04



BMW iX3



BMW iX5 Hydrogen



Mercedes EQB



Mercedes EQE



Mercedes Concept EQT



Mercedes Citan

Chez Mercedes, le programme est chargé, fort du nouvel utilitaire Citan et du concept de ludospace électrique EQT qui en découle. Ce dernier côtoie l'inédite berline EQE, version électrique de la Classe E et l'une des stars de cette édition, reposant sur la plateforme de la nouvelle EQS. Une limousine qui se décline, à Munich, sous la forme d'un SUV à l'état

de *show car*, et estampillé Maybach. La marque à l'étoile présente aussi le nouvel EQB, dérivé électrique du GLB, ainsi que la Classe C All-Terrain (voir p. 23), variante baroudeuse du nouveau break de segment D. Du côté d'AMG, le clou du spectacle revient au tout premier modèle hybride rechargeable E Performance, la fameuse "One", tandis que Smart révèle un

concept-car annonçant un tout nouveau SUV appelé à jouer les vedettes. Chez Porsche, honneur est fait à la 911, et plus particulièrement aux 992 GTS et GT3. Mais la firme de Zuffenhausen compte surtout sur une avalanche de SUV, incarnés par le Cayenne Turbo GT de 640 ch, la famille Macan restylée, ainsi qu'une étude préfigurant le futur Macan 100 % électrique.



Porsche Cayenne Turbo GT



Porsche Concept



Porsche 911 Carrera GTS

Volkswagen Polo



Volkswagen Multivan



De son côté, Volkswagen, installé dans un petit stand au cœur de l'enceinte du Summit, mise essentiellement sur l'électrique en faisant la part belle à un concept annonceur d'une future citadine badgée "ID", prévue sur les routes pour 2025. L'ID.5 GTX, variante coupé du SUV ID.4 est également de la partie, mais en version camouflée. On note aussi la première mondiale du Taigo (voir p. 22), un autre SUV coupé, cette fois-ci urbain et 100% thermique, extrapolé du T-Cross. La nouvelle gamme Polo restylée n'est pas oubliée, incluant la turbulente GTI, tout comme l'inédit Multivan T7, désormais hybridé. La marque Cupra, appartenant au groupe Volkswagen, présente pour la première fois au public sa compacte électrique Born, cousine technique de la Volkswagen ID.3.



Cupra El Born

Hyundai Ioniq 5



Si les marques allemandes sont logiquement majoritaires à Munich, notons toutefois la présence de Ford, malgré le cruel manque de première mondiale sur son stand. Les visiteurs seront davantage intéressés par les nouveautés électriques de Hyundai (Ioniq 5) et Kia (EV6), ou encore par la Microlino. D'origine suisse, et inspirée de la mythique Isetta, cette ultra-urbaine 100% électrique dévoile son modèle de production définitif en avant-première ! ■

PAR M. LIZAK, PHOTOS DR

Kia EV6



Microlino

Pour tout savoir sur l'édition 2021 du Salon de Munich, scannez ce QR Code qui vous renverra vers notre dossier dédié sur [auto-moto.com](http://auto-moto.com).





| VOLKSWAGEN TAIGO |  
FIN 2021 - À PARTIR DE ≈ 25 000 €

# SURFER SUR LA TENDANCE

VOLKSWAGEN ENRICHIT SA GAMME AVEC LE TAIGO, UN MINI SUV COUPÉ, UNIQUEMENT DISPONIBLE EN ESSENCE ET SANS AUCUNE HYBRIDATION.

**P**our compléter son offre de SUV – déjà pléthorique – Volkswagen lance le Taigo, version “coupé” du T-Cross, qui se distingue par une chute de pavillon plus inclinée. Malgré quelques subtiles différences dans leurs dessins, le Taigo hérite logiquement l’ADN de son frangin, dont les feux arrière reliés par une bande noire. Long de 4,26 mètres, soit 15 centimètres de plus que le T-Cross, il se veut plutôt habitable et bénéficie d’un coffre au volume oscillant de 385 à 455 litres, grâce à une banquette

arrière coulissante. À bord, le Taigo ne bouleverse pas la présentation léguée par son *alter ego*, avec un combiné numérique et un écran tactile de 6”5, qui intègre notamment le nouveau système d’info-divertissement MIB3 et les services We Connect. Sous le capot, le nouveau Volkswagen Taigo propose une gamme de motorisations simple, avec des blocs trois et quatre-cylindres, en essence uniquement. L’entrée de gamme est confiée au 1.0 TSI 95 ch, qui se décline également en version 110 ch, tandis que le 1.5 TSI

est proposé avec 150 équidés. Aucun diesel au catalogue donc, ni d’hybridation, pas même un simple système 48 volts. À noter que ces moteurs sont associés à une boîte manuelle à cinq ou six rapports, ainsi qu’une transmission DSG double embrayage à sept rapports. Le Volkswagen Taigo profite par ailleurs d’une dotation relativement complète avec, par exemple, l’assistant de conduite semi-autonome IQ.Drive Travel Assist, l’ACC prédictif ou l’assistant de sortie de stationnement. ■ PAR M. LIZAK, PHOTOS DR





**| MERCEDES CLASSE C ALL-TERRAIN |**  
FIN 2021 - À PARTIR DE 60 000 €

# CAPITAINE DES CHAMPS

LE NOUVEAU BREAK CLASSE C, RÉVÉLÉ AU PRINTEMPS DERNIER, ENFILE LA TENUE DE BAROUDEUR, FORT DE L'EXPÉRIENCE DE LA CLASSE E ALL-TERRAIN QUI INAUGURA LE GENRE CHEZ MERCEDES.

**A**vec l'arrivée de cette version surélevée sur le segment D, l'Étoile dispose enfin d'une gamme de breaks aventureux capables de rivaliser avec la famille Allroad d'Audi, précurseur du genre. Il n'est jamais trop tard pour bien faire et la Classe C entend clairement reprendre une longueur d'avance sur la vieillissante Audi A4 en multipliant les versions, dès son lancement. À peine est-il commercialisé dans ses finitions classiques que le break surélève déjà son assiette de 4 cm pour affronter les chemins accidentés. Esthétiquement parlant, à défaut de bottes en caoutchouc, il chausse de plus grandes roues, dont le diamètre varie de 17 à 19", et se pare d'une grille de calandre spécifique surmontée de boucliers inédits. Les protections en plastique brut ne manquent pas,

à 360°, notamment pour habiller les passages de roues et autres bas de caisse. Par rapport au break Classe C, cette variante All-Terrain revêt ses trains roulants, avec un essieu avant à quatre bras doté de fusées d'essieu légèrement plus grandes quand, à l'arrière, l'essieu multibras est suspendu à un berceau. S'y ajoutent des programmes de conduite spécifiques. Le mode Offroad est conçu pour les terrains légèrement accidentés, tels que les chemins de terre, le gravier ou le sable, quand le mode Offroad+ avec DSR (régulation de la vitesse en descente) est recommandé pour les terrains un peu plus difficiles et escarpés. La transmission intégrale est bien évidemment livrée de série et la charge remorquée atteint 1800 kg maxi. Un dispositif d'attelage partiellement électrique, avec une boule pivotante et stabilisa-

tion de la remorque ESP, est disponible en option pour intervenir automatiquement dans les situations critiques à partir de 65 km/h. Lorsque des oscillations indésirables sont détectées, elles sont amorties par des interventions de freinage alternées sur les différentes roues. Le cas échéant, le système abaisse également la vitesse en réduisant le couple moteur et en freinant le véhicule aux quatre roues. Un assistant de remorque pour les manœuvres est aussi disponible en liaison avec cette option et le Pack Stationnement incluant des caméras panoramiques. Il régule l'angle de braquage du véhicule de manière automatique jusqu'à une vitesse de 5 km/h et une pente de 15%. Il est activé à l'arrêt, à l'enclenchement de la marche arrière et par une impulsion sur la touche d'aide au stationnement. Au chapitre des moteurs, deux 4-cylindres micro-hybridés à 48 V sont disponibles en essence (204 ch) et diesel (200 ch), exclusivement couplés à une boîte automatique à 9 rapports. ■

PAR J. JODRY, PHOTOS DR





| AUDI SKYSPHERE CONCEPT |  
NON COMMERCIALISÉ

# CIEL VARIABLE

LE CONSTRUCTEUR ALLEMAND DÉVOILE SA FUTURE PLATEFORME 100 % ÉLECTRIQUE À TRAVERS CET ÉLÉGANT CONCEPT-CAR AU GABARIT ÉVOLUTIF, SELON LE TYPE DE CONDUITE ENGAGÉ.

Les concept-cars à empattement variable, on connaissait déjà. Renault s'y était essayé l'an dernier, sous les traits du SUV Morphoz, afin de mettre en scène son futur soubassement "zéro émission". Mais s'il mettait ses capacités élastiques à profit pour l'emport de batteries supplémentaires, en vue d'améliorer son autonomie, le roadster d'Ingolstadt, lui, aborde cette prouesse technologique sous le prisme de l'habitabilité, avec la possibilité d'augmenter l'espace aux jambes. Et ce, côté conducteur comme passager. En configuration courte (4,94 m de long), Skysphere se déguste volant en mains lorsque, en allongeant son empattement sur 25 cm, il se mue en un cabriolet autonome de niveau 4 pour déléguer la conduite à l'intelligence artificielle sur autoroute. Outre la plus large place dévolue aux gambettes de ses passagers, cette étude met un point d'honneur à élaguer toute commande

susceptible de nuire à la quiétude de son pilote, en rétractant le volant et les pédales derrière la planche de bord. Les occupants profite alors d'un environnement dépouillé aux accents Art Déco, confortablement installés dans des fauteuils enveloppants, recouverts de microfibre faisant écho au bois d'eucalyptus certifié écologique capitonnant l'habitacle, au même titre que le simili-cuir synthétique. Un véritable cocon, face auquel se dresse tout de même une immense dalle tactile connectée, s'inspirant des récentes réalisations de Mercedes, et barrant la quasi-intégralité du cockpit sur plus d'1,41 m de large pour 18 cm de hauteur. En apprenant que l'électromoteur de son bolide délivre une puissance de 465 kW (632 ch), le conducteur se résoudra rapidement à prendre le pas sur l'ordinateur pour faire usage des 750 Nm de couple catapultant l'ensemble de 0 à 100 km/h en seulement 4 secondes. Au passage, Skysphere

aura pris soin d'abaisser d'un centimètre le centre de gravité pour améliorer l'agilité du châssis, qui recourt à des essieux à double triangulation en aluminium, à l'avant comme à l'arrière, tandis que les roues arrière se montrent directrices. Si le discours officiel d'Audi tente de convaincre le grand public qu'il existe une filiation entre son nouveau bébé et le roadster Horch 853 (Auto Union) de la fin des années 1930, vainqueur du concours d'élégance de Pebble Beach en 2009, le design néo-rétro n'a pas droit de cité sur la silhouette de ce concept annon-







çant les prochaines orientations stylistiques de la marque. À la manière des récents faciès prônés par Peugeot, le motif de calandre, ici représenté par des LED, va progressivement se prolonger au-delà de la découpe de calandre, sous des optiques réduites à leur plus simple expression.

De la lointaine cousine Horch, Skysphere reprend surtout les impressionnantes proportions, basées sur un très long capot s'ouvrant latéralement en deux parties pour y loger deux sacs de golf, spécialement développés à cette occasion. C'est également le cas du duo de sacs de voyage maintenus par des sangles tendues en croix, qui s'exposent sous la vitre logée derrière les passagers. On peut voir dans cette mise en scène un clin d'œil à certains moteurs thermiques exposés aux yeux de tous en position centrale arrière, sous une barre stabilisatrice, dans le plus pur esprit de l'Audi R8. Le mois prochain, dans *Auto Moto*, vous découvrirez la limousine Grandsphere, second membre d'une trilogie de concept-cars qui s'achèvera en 2022 avec la révélation d'Urbansphere, plus citadin dans l'âme. ■

PAR J. JODRY, PHOTOS DR





| LAMBORGHINI COUNTACH LP800-4 |  
2022 - 2 300 000 €

# L'ICÔNE DE SANT'AGATA

À PEBBLE BEACH, LAMBORGHINI FAIT RENAÎTRE SA MYTHIQUE  
COUNTACH, MODERNISÉE ET DOTÉE D'UN V12 HYBRIDE.



On n'osait plus y croire... Et pourtant, Lamborghini l'a fait. Trente ans après avoir laissé sa place à l'icône Diablo, la Countach fait un retour inespéré. Un joli cadeau de la part de la firme italienne que cette nouvelle version revue et corrigée, mais surtout, ultra moderne par rapport à la version originelle, produite de 1974 à 1990. Pour célébrer l'événement, il ne fallait donc pas moins que le réputé concours d'élégance de Pebble Beach, en Californie. Basée sur l'actuelle Aventador, la nouvelle Lamborghini Countach LP800-4 s'inspire des dernières productions de la marque. Même si certains éléments ont dû être sacrifiés sur l'autel de la production, à l'image des feux pop-up, on apprécie de retrouver quelques détails, tels que les portes en élytre, les optiques carrées, ou encore les prises d'air sur les côtés. Reconnaisable, la silhouette reprend aussi la face avant tombante et la partie arrière légèrement remontée, un brin plus agressive toutefois avec son imposant bouclier surmonté de quatre feux ronds. À bord, la présentation est à la fois moderne et épurée, avec un combiné numérique associé à un écran tactile installé sur la console centrale. D'une diagonale de 8,4 pouces, il inclut l'ensemble du système d'info-divertissement, ainsi que quelques informations sur le design de la Countach originelle. Si la nouvelle venue s'apparente davantage à une Aventador recarrossée qu'à un modèle à part entière dans la gamme, elle conserve, sous son capot, le mythique V12, mais dans la version *mild hybrid* empruntée à la nouvelle Sián. Ce 12-cylindres 6.5 développant pas moins de 780 ch est en effet désormais associé à un système d'hybridation légère 48 volts, portant ainsi la puissance totale

à 814 équidés et 700 Nm de couple. Toute cette cavalerie est envoyée vers les quatre roues *via* une boîte manuelle robotisée, ainsi qu'une transmission intégrale. Grâce à l'usage massif de fibre de carbone, la sportive italienne parvient à contenir son poids à 1595 kg, lui permettant d'effacer le 0 à 100 km/h en seulement 2,8 secondes,

pour une vitesse maximale atteignant les quelque 355 km/h. Mais comme pour tout modèle exclusif digne de ce nom, il n'y en aura pas pour tout le monde, puisque seuls 112 exemplaires seront produits, pour des livraisons prévues au premier semestre 2022. ■

PAR M. LIZAK, PHOTOS DR





**McLAREN 765LT SPIDER** |  
DÉJÀ COMMERCIALISÉE - 372 500 €

# DÉCOUVERT, AUTORISÉ

TÊTE DE GONDOLE DE LA FIRME DE WOKING, EXCEPTION FAITE DES SÉRIES TRÈS LIMITÉES, LA 765LT S'OFFRE À SON TOUR UNE VARIANTE AU TOIT ESCAMOTABLE POUR DEVENIR L'UNE DES DÉCOUVRABLES LES PLUS EXTRÊMES DU MOMENT. ET L'UNE DES PLUS CHÈRES AUSSI.

**L**e concept de la supercar découvrable, à l'instar de la McLaren 765LT Spider, frise la schizophrénie en général. Une débauche de moyens est mise en œuvre pour alléger un coupé surpuissant avant qu'il ne soit finalement lesté de renforts en tous genres une fois débarrassé de son toit. Mais l'approche de la marque au kiwi est un peu différente. Les deux variantes de la 765LT partagent l'essentiel de leur monocoque carbone, développées en parallèle. Parmi ces éléments communs, il y a la baie de pare-brise, faisant à l'inverse souvent l'objet d'un traitement spécifique chez la concurrence. La partie arrière du châssis s'alourdit tout juste des supports en composite de la protection anti-tonneau. Sans s'embarasser d'une quelconque consolidation de son architecture à proprement parler, le Spider compte davantage sur son toit rétractable, taillé en une seule pièce dans le carbone, et la structure qui l'accompagne pour compenser un éventuel manque de rigidité. Avec ses 1388 kg annoncés à vide, le roadster britannique, au couvre-chef manœuvrable en 11"

jusqu'à 50 km/h, contient ainsi son embonpoint à seulement 49 kg par rapport à son frère coupé et maintient une différence de 80 kg en sa faveur face à une "simple" 720S Spider. Un surpoids anecdotique qui n'a donc aucune incidence sur les performances. Avec ou sans toit, la 765LT reste capable d'effacer le 0 à 100 km/h en 2"8 et le 0 à 200 km/h en 7"2. Même la mémorable Ferrari 812 GTS et son enivrant V12 atmosphérique de 800 ch sont battus sur ce point. Car évidemment, la mécanique demeure identique d'une carrosserie à l'autre. La McLaren demeure fidèle au V8 4.0 biturbo dans sa déclinaison de 765 ch et 800 Nm. Le bloc M840T est, une fois de plus, associé à une boîte robotisée à 7 rapports, dont la démultiplication est sensiblement raccourcie par rapport à celle employée par la 720S pour favoriser les accélérations. Pour pleinement profiter de cette mécanique furieuse, une troisième vitre au dos de l'équipage se manœuvre indépendamment du pavillon. De quoi rester à l'écoute de la ligne d'échappement titane qui s'achève de manière toujours aussi spectaculaire,

quoiqu'un brin caricaturale, par quatre sorties émergeant entre les feux arrière profilés. À la poupe toujours, l'aileron mobile adopte une gestion spécifique pour s'adapter au mieux à la position du toit, ouvert ou fermé, et participer à l'accroissement de l'appui aérodynamique de 25 % obtenu par rapport à la 720S Spider. Moins conçue pour flâner cheveux au vent que pour tailler des trajectoires au cordeau, la 765LT Spider mise aussi sur des trains roulants extrêmement aiguisés. La suspension pilotée et ses amortisseurs interconnectés en diagonale adaptent leur cartographie à l'infime supplément de poids. Les jantes forgées de 19 et 20", redessinées pour l'occasion et arrimées par le biais de goujons en titane, sont enveloppées de Pirelli P Zero Trofeo R dédiés. Et derrière ces roues, se nichent naturellement des disques de freins en carbone-céramique, qu'il est cependant possible d'échanger contre ceux, promis plus résistants encore, de la délirante Senna. Car les heureux acquéreurs de cette 765LT Spider, dont la production est prévue à 765 exemplaires (comme le coupé), auront évidemment tout le loisir de faire flamber un tarif minimum de 310 500 £, soit 372 500 €. Là encore, la Ferrari 812 GTS est battue, c'est dire... ■

PAR R. VANNIER, PHOTOS DR





# LOIN DES YEUX

| NISSAN Z |  
NON COMMERCIALISÉE  
EN FRANCE

QUELQUES MOIS APRÈS SA RÉVÉLATION  
EN TANT QUE SHOWCAR, LA REMPLAÇANTE  
DE LA 370Z TIENT SES PROMESSES...  
EN SE REFUSANT AU MARCHÉ EUROPÉEN.



**P**our se conformer aux exigences de nos contrées en termes de rejets de CO<sub>2</sub>, il lui aurait fallu opter pour un 4-cylindres hybridé. Malheureusement pour nous, mais fort heureusement pour les clientes nord-américaines et asiatiques ciblées, cette septième génération de coupé sportif reste fidèle à un bon vieux V6. Malgré une perte de 0.7 l de cylindrée, désormais établie à 3.0, son niveau de puissance passe de 328 à 406 ch, grâce à l'apport de deux turbos, au risque de faire bondir les nostalgiques de son ancien bloc atmosphérique, tandis que le couple maximum grimpe à 475 Nm, contre 363 Nm auparavant. Ainsi promet-elle d'expédier le 0 à 100 km/h sous la barre des 5 s, sans préciser le chrono exact pour le moment, aussi bien en boîte automatique que manuelle. On ne peut que se réjouir du maintien d'une transmission mécanique à 6 vitesses, au moment où la très (trop ?) grande majorité de nos sportives se dégustent exclusivement sans pédale

de débrayage. Qui plus est, elle s'attache les services de la technologie Rev Matching, laquelle, grâce à un ensemble de capteurs, surveille la course de la pédale d'embrayage, du point mort de la transmission et le régime moteur, afin d'ajuster ce dernier en permanence pour que la synchronisation soit parfaite lorsque l'on accélère ou rétrograde. En phase d'accélération, cela évite une chute temporaire du régime moteur et assure une poussée plus linéaire. Au freinage et au passage de rapports inférieurs, l'effet est identique. Le système simule, en quelque sorte, la technique du talon-pointe. À l'opposé, les plus flemmards opteront pour la boîte auto à 9 rapports, couplée à un Launch Control pour optimiser les départs arrêtés. Sur le plan du style, la Nissan Z tourne le dos aux formes alambiquées de son aïeule, dans un esprit néo-rétro faisant référence à la Datsun 240Z de la fin des années 1960, via ses optiques avant rondes. Plus proche de nous, le bandeau noir laqué restangulaire

barrant sa poupe rend hommage à l'iconique 300ZX des années 1990. C'est plus classique dans le traitement de l'habitacle, qui couple un écran numérique de 12"3 à un écran central tactile de 8 ou 9", selon les finitions. ■

PAR J. JODRY, PHOTOS DR

## CHEVAUCHÉE AU VENT POUR LA VALKYRIE

À l'occasion du concours d'élégance de Pebble Beach, la plus spectaculaire des Aston Martin s'est mue en Spider pour profiter des 1 176 ch de son V12 Cosworth hybride, sous le soleil californien. Elle annonce une production totale de 85 exemplaires, dont les premières livraisons interviendront au second trimestre 2022, à un tarif encore tenu secret.





**| TESLA MODEL Y |**  
 DÉJÀ COMMERCIALISÉE - À PARTIR DE 59 990 €

# TOUT VIENT À POINT...

DEUX ANS APRÈS SA PRÉSENTATION OFFICIELLE, LE TESLA MODEL Y DÉBARQUE EN FRANCE. NOUS AVONS PROFITÉ DE L'OCCASION POUR LE DÉCOUVRIR EN DÉTAILS.

**F**ace au succès de la Model 3, berline électrique et *best-seller* de Tesla, sa version surélevée Model Y (prononcez "waï") se faisait désirer. Il aura fallu patienter plus de deux ans entre sa présentation officielle au Salon de Los Angeles 2019 et les livraisons des premières commandes en France, fin août. C'est dans un *showroom* Tesla, situé place de la Madeleine à Paris, que nous avons fait connaissance avec cette nouveauté électrique, affichée à partir de 59 990 €.

Très proche de la Model 3 en termes de design, le nouveau venu en reprend la plupart des éléments, à commencer par la face avant avec sa calandre pleine et ses feux étirés. L'arrière est aussi très similaire à celui de la berline, alors que la seule différence notable se situe dans la garde au sol, rehaussée à 17 cm, contre 14 pour sa petite sœur. Côté dimensions, le Model Y se positionne en dessous de l'imposant Model X. Il est toutefois plus encombrant que la berline, affichant une longueur de 4,75 m (7 cm de plus que la Model 3). Une croissance qui profite à l'habitabilité. Cinq passagers





peuvent aisément prendre place dans un habitacle à la présentation inchangée, avec un large écran tactile de 15", qui fait également office de combiné d'instrumentation. L'ensemble est très épuré et spacieux, le volume de chargement pouvant atteindre 2158 litres, banquette arrière rabattue. Les technophiles apprécieront, comme toujours chez Tesla, la panoplie de gadgets insolites, à l'image du "coussin péteur" virtuel, ou d'un inédit filtre à air faisant office de défense contre les armes bactériologiques. Comme pour les autres modèles du constructeur californien, plusieurs versions sont proposées : l'entrée de gamme,

baptisée Grande Autonomie, et le niveau supérieur Performance sont déjà disponibles dans le configurateur en ligne. La première peut parcourir 507 km en une seule charge et réaliser le 0 à 100 km/h en 5 secondes, pour une vitesse maximale établie à 217 km/h. La déclinaison Performance, disponible ultérieurement, devrait revendiquer une autonomie de 480 km et abattre le 0 à 100 km/h en seulement 3,7 secondes, pour une vitesse de pointe affichée à 241 km/h. Les deux SUV s'équipent d'une transmission intégrale Dual Motor, avec un moteur électrique installé sur chaque essieu.

Il est possible de recharger le Tesla Model Y sur les Superchargeurs implantés un peu partout en Europe et dans le monde par la marque, mais également sur les bornes Ionity, grâce à un port CCS Combo 2. À noter que l'Autopilot est livré de série sur les deux versions, tandis qu'il est possible d'opter pour un système de conduite 100% autonome en option. En attendant que la future usine de Berlin soit opérationnelle, les exemplaires livrés en Europe sont produits au sein de la Gigafactory de Shanghai. Une fois relocalisée en Europe, la production devrait augmenter, réduisant ainsi l'attente des clients. ■

PAR M. LIZAK, PHOTOS H. WESTHEAD



| RENAULT 5 TURBO 3 |

# LE RETOUR D

LÉGENDE AUTOMOBILES  
SIGNE UN ÉTONNANT  
RESTOMOD BASÉ SUR  
LA RENAULT 5 TURBO,  
DOTÉ DE 400 CH ET D'UN  
INTÉRIEUR MODERNISÉ.

**S**timulée par l'engouement du public pour les voitures de collection, la tendance du *restomod* est en pleine expansion. Une pratique qui vise à remettre au goût du jour une auto *vintage*, en lui greffant un moteur électrique par exemple, en ajoutant des éléments plus technologiques, ou en modernisant certaines pièces mécaniques. Les entreprises spécialisées se multiplient à travers le monde, comme David Brown Automotive, en Angleterre, connue pour ses *restomod* sur bases d'anciennes Mini et d'Aston Martin. La tendance est désormais si forte que même les constructeurs traditionnels s'y mettent, à l'image d'Opel, qui a récemment dévoilé son inédite Manta GSe ElektroMOD. Une création basée sur une Manta classique, greffée d'une motorisation 100 % électrique et d'éléments empruntés aux modèles les plus récents de la marque allemande. Aujourd'hui, c'est la mythique Renault 5



Turbo qui ressuscite, superbement transformée par la jeune entreprise franco-américaine Légende Automobiles. Le préparateur compte dans ses effectifs Alan Derosier, designer renommé et spécialiste du *restomod*. Pour créer cet étonnant projet, qui a déjà fait le tour du monde, les équipes se sont basées sur une version standard de la mythique R5, elle-même revisitée par

Renault à travers un concept dévoilé il y a quelques mois. La R5 Turbo 3 dessinée par Légende Automobiles s'offre ainsi une carrosserie en fibre de carbone et un kit rappelant la version Turbo bien connue des fans de la marque. Celui-ci diffère néanmoins de la version originelle, avec des éléments légèrement revus, sans pour autant tout dénaturer. Sur le toit, on remarquera l'immense logo,





# LA LÉGENDE



inspiré de celui créé en 1972 pour la R5 originelle par Victor Vasarely. Un joli clin d'œil qui évoque l'histoire de cette auto iconique. À bord, la présentation est dépouillée, à l'exception du combiné numérique et des sièges baquets. La sellerie en tissu gris contraste avec les touches d'orange disséminées dans l'habitacle. Pour l'heure, peu d'informations filtrent sur

la fiche technique de cette Renault 5 Turbo 3. Mais on sait qu'elle repose sur un châssis développé par Bloodmotorsport et s'offre une suspension à double triangulation à l'avant et à l'arrière, comme sur la Renault 5 Maxi Turbo. Les puristes se réjouiront que la sportive conserve une motorisation 100% thermique, sans aucune hybridation, composée d'un 4-cylindres essence développant

400 ch (contre 160 pour la version originale), associée à une boîte mécanique. "Nous avons voulu créer une machine pour les personnes qui sont aussi passionnées de conduite que nous. Une machine qui ferait ricaner un adulte comme un petit enfant à la seule idée de prendre le volant", a déclaré l'entreprise. C'est réussi ! ■

PAR M. LIZAK, PHOTOS DR

à l'essai | **McLAREN GT** | à partir de 199500€



# WOKING GIRL

AVEC SA GT, LA MARQUE BRITANNIQUE ENTEND PROUVER QUE L'ON PEUT ENVISAGER DE LONGUES ÉTAPES DANS UN VÉHICULE DÉRIVÉ DE SES SPORTIVES EFFICACES, MAIS "POINTUES". DÉMONSTRATION EN 36 HEURES, ENTRE GENÈVE ET PARIS.



### KM 0 – GENÈVE, SUISSE

Remise des clés. Comme de coutume chez McLaren, la GT est dépourvue de poignée de porte. Une pression sur la zone située à droite de l'ouvrant conducteur débloque l'élytre et donne accès au cockpit. Il faut se baisser pour entrer dans un habitacle plus feutré que le reste de la gamme anglaise. Mais la philosophie reste celle d'une McLaren : pas de boiseries ni de métaux guillochés, mais des sièges baquets associant excellent maintien et garnitures rembourrées. Les matériaux sont de qualité – notamment

les immenses palettes de changement de rapport monobloc – mais nous sommes davantage dans l'univers de la voiture sportive que de la maroquinerie de luxe.

La valise en dur d'Hamdi – le photographe – trouve aisément sa place dans le coffre avant très profond. Dans le même temps, deux sacs à dos se glissent sous la baie vitrée surplombant le moteur. La verrière située au dos du véhicule (une pièce de 2 mètres de long !) est fumée, engendrant deux bienfaits : le soleil ne peut pas rôtir votre havresac et les rôdeurs ne seront pas alléchés

par des bagages bien en vue, retenus par d'astucieux harnais, comme sur les sportives d'antan. Skis ou clubs de golfs y seront aussi à l'aise. Au total, McLaren revendique 570 litres cumulés, compensant l'absence de places arrière. Un volume de coffre digne d'un Audi Q5 ! Un petit regret, cependant : il est impossible de jeter un coup d'œil sur le V8 placé en dessous du compartiment principal. Pression sur le bouton "start", et c'est parti. En attendant le poste frontière, l'engin séduit en ville. Le volant est léger et le gabarit facile à appréhender.



### KM 119 – VIADUC DE CIZE-BOLOZON

Nous quittons l'autoroute A40 à la hauteur de Nantua pour rejoindre les départementales du Haut-Bugey, puis du Revermont. Cluse, mont, combe, mont, val : le vocabulaire géologique spécifique du Jura signale aussi une infinité de courbes. Placé en position frontale, le conducteur bénéficie d'une vue imprenable sur les événements et d'un contact direct avec le train avant. La réputation d'excellence des cerceaux McLaren n'est pas trahie. Directe, consistante, précise, informative, la direction assistée – hydrauliquement – est issue de la 720S et entre directement au panthéon des références en la matière. Les suspensions à doubles triangles autorisent un infime roulis, qui n'enlève rien à l'agilité du véhicule dans les changements d'appui, tandis que l'amortissement piloté préserve un confort très correct, même en "avoinant".

Fenêtres ouvertes, on capte les ouïes latérales aspirant l'air du soir avec avidité. Le son est mat, mais rageur. Le V8 bi-turbo M840TE de 4.0 litres de cylindrée développe 620 ch. Le 0 à 100 km/h se biffe en 3"2, mais la marque a travaillé souplesse et couple, en optant pour des turbos plus adaptés à une utilisation à mi-régime : 95 % du couple sont présents dès 3 000 tr/min, facilitant son utilisation sur route ouverte. Il faut néanmoins ralentir pour franchir l'Ain au viaduc de Cize-Bolozon. Sous les arches de pierre et de béton, la chaussée mesure à peine 2,30 m de largeur. Et l'engin fait 2,09 m, rétros déployés... La McLaren GT arrive sans rature à Beaune pour y passer la nuit.

#### *On aime*

- 3 Direction parfaite
- 3 Performances spectaculaires
- 3 Deux vrais coffres !

#### *On aime moins*

- 3 Sonorité étouffée
- 3 Info-divertissement limité





### KM 322 – POMMARD

Sur les coteaux de Pommard, au cœur de l'été, de curieux engins semblent posés sur des échasses éclaircissent les vignes, offrant les grappes encore vertes au soleil. Le terroir de notre séance photos n'est pas favorable à une McLaren : chemins communaux crevassés, changements de niveaux, demi-tours complexes. Le GPS intégré s'y perd un peu. L'écran central de 7" – en position portrait – déçoit également par son ergonomie et l'impossibilité de le

SPORTIVE,  
ELLE AVALE  
LES  
KILOMÈTRES  
SANS COUP  
FÉRIR

connecter à un smartphone. En manœuvre, la caméra de recul ne se distingue pas non plus par la netteté de ses images. Heureusement, la McLaren avance au pas, sans renâcler. Mieux encore, grâce à un système hydraulique, le nez se soulève, portant la garde au sol de 11 à 13 cm, une valeur voisine d'une Mercedes Classe C. Le dispositif se commande par un bouton situé en bout de commodo et redescend automatiquement lorsque l'on atteint 45 km/h. Dans les villages bourguignons,

l'absorption des gendarmes couchés est même surprenante pour une sportive, grâce au débattement accru des suspensions. Soyons raisonnables : cette coque en carbone, dérivée de la gamme Super Series (540/570/600 LT/620 R), demeure ultra-rigide et impose ses tressautements sur asphalté grumeleux. En termes de confort, les GT plus traditionnelles en alu font donc mieux. Mais cette McLaren reste suffisamment confortable pour enchaîner les kilomètres.





### KM 434 – CIRCUIT DE L'AUXOIS SUD

Court, sinueux et technique, le circuit bourguignon est davantage adapté aux Lotus et GTI qu'aux supercars. Le chiffre 190 s'affiche tout de même en gros sur l'instrumentation avant que nous n'arrivions au bout de la ligne droite de 400 m. La boîte de vitesses robotisée à double embrayage répond instantanément aux sollicitations effectuées du bout des doigts. On tourne la molette des modes (confort, sport, puis track) et l'on coupe progressivement les aides. L'engin reste prévenant. Si le roulis est

très circonscrit, le nez plonge légèrement lors des freinages très appuyés. Cela donne davantage une sensation de naturel dans les transferts de masse que de flou du train avant. Les Pirelli P Zero – 20" à l'avant, 21" à l'arrière – grippent sans crier en permanence et le train arrière reste bien en place, sauf si l'on cherche à le faire sortir de ses gonds. Sous le soleil exactement, la McLaren a chaud. Après quelques tours rapides, l'écran nous signale même que le catalyseur a besoin d'un répit... Les freins (367 mm à l'avant, 354 mm à l'arrière, étriers 4 pistons)

ont en revanche bien tenu le choc, conservant tout leur mordant. Avec 1530 kg en ordre de marche et 90 % d'essence, la GT fait mieux que la plupart de ses rivales, autorisant un réglage plus souple des suspensions, sans saper sa crédibilité sur circuit fermé. Attention tout de même après le tour de refroidissement : le frein à main électrique a la fâcheuse habitude de se resserrer automatiquement à l'arrêt du véhicule. Les amateurs de *track days* devront donc penser à le déconnecter pour éviter les plaquettes collantes.



### Caractéristiques

Moteur : V8, bi-turbo, 32 soupapes, carter sec, distribution variable, 3994 cm <sup>3</sup> .	
Transmission : roues arrière motrices, boîte robotisée à double embrayage à 7 rapports.	
Puissance (ch à tr/min)	620 à 7500
Couple (Nm à tr/min)	630 à 5500
Poids (kg)	1530
Réservoir (l)	72
Coffre (l)	570 (dont 150 à l'AV)
0 à 100 km/h (s)	3,2
Vitesse maxi (km/h)	326
Conso moyenne constr./durant l'essai (l/100 km)	11,9/16,0
CO <sub>2</sub> (g)/malus	270 g/30 000 €
Prix	199 500 €



### KM 489 – AÉRODROME DE POUILLY-MACONGE

Après un plein d'essence et un passage au lavage, petit crochet par la piste en herbe de l'aérodrome de Pouilly-Maconge, encadré par les bottes de foin des fraîches moissons. L'accueil est chaleureux et l'on devise entre mordus d'autos et d'avions. Nous nous étonnons devant la fiche technique de deux North American T-6 Texan des années 1940 : les 9-cylindres du moteur Pratt & Whitney sont configurés en étoile. N'oubliez pas de tourner les hélices avant de démarrer pour bien huiler le tout. Ce qui laisse aussi le temps d'admirer



### KM 654 – SUR L'AUTOROUTE A6

Les éoliennes signalant les environs d'Auxerre se découpent face au soleil déclinant. On se surprend à cruiser à 130 km/h, en septième, à 2 000 tr/min. Derrière nous, le bloc britannique grogne, mais le sonomètre reste à un niveau très supportable. Le V8 se montre aussi moins vorace : à régime stabilisé, il ne brûle que 10 l/100 km de sans-plomb (la moyenne s'établira à 16 l/100 km sur l'ensemble de notre voyage, circuit compris). Sachant que le réservoir propose 72 litres, l'autonomie de la GT est très correcte.

Au péage de Fleury-en-Bière, nous répétons nos exercices de contorsion : ouvrir la fenêtre, se détacher, lever son popotin, tendre le bras gauche au maximum, récupérer le justificatif. Nous n'osons penser aux situations cocasses qui attendent les propriétaires de la McLaren Speedtail, avec ses trois places en V inversé et son volant au centre...

### KM 803 – DANS LES RUES DE PARIS

Ce soir d'été, les Parisiens ont retrouvé leurs terrasses. Je cherche à mettre en ordre mes sentiments sur ce bolide, afin de préparer mes prochaines discussions au café. Sur les derniers mètres du voyage, je me figure l'univers du Grand Tourisme avoisinant les 200 000 € sur un segment. Avec, d'un côté, une Bentley Continental GT qui vous isole de la route ; de l'autre, cette McLaren GT qui vous en rapproche, pour le meilleur. Entre les deux, les Ferrari Roma ou la Porsche 911 Turbo S. À chacun sa conception du voyage. ■

PAR A. DAVID, PHOTOS @WHAMDI.B

## auto MOTO NOTRE VERDICT

*Cette McLaren est la plus GT des sportives... ou la plus sportive des GT.*

la ligne de la GT dans les chromes de l'avion mythique. Le dieu soleil est généreux avec ses rayons. La teinte Saros de la GT (option à 8 070 €) reflète au moins 50 nuances : gris-foncé, bleu pétrole, céleste... Les portes-à-faux sont un peu plus généreux que sur le reste de la gamme McLaren, mais la ligne en conserve l'énergie.



*Un grand merci à Jean-Philippe et son équipe au circuit de l'Auxois Sud, ainsi qu'aux propriétaires des deux North American T-6 Texan pour leur amicale (et spectaculaire) participation à ce reportage.*



à l'essai | LAMBORGHINI HURACÁN STO | à partir de 299 294 €

# LE C(H)ŒUR BATTANT

DANS UNE ULTIME ÉVOLUTION, LA SUPERCAR ITALIENNE REND HOMMAGE À SES PISTARDES DE SŒURS, SUPER TROFEO ET GT3. AU CRÉPUSCULE DE SA CARRIÈRE, SON CŒUR BAT DONC PLUS FORT QUE JAMAIS. LE NÔTRE AUSSI.





**C**ircuit de Vallelunga, un (beau) jour d'été. Juste au dos des sièges, le V10 atmosphérique hurle à la mort en propageant ses vibrations électrisantes dans tout l'habitacle. Le compteur numérique s'affole plus frénétiquement que les rouleaux d'une machine à sous à Vegas. À l'horizon, la menace des immenses courbes par lesquelles s'entame chaque tour de piste est de plus en plus pressante. Dans une moiteur étouffante, quelques gouttes de pluie perlent sur le pare-brise, comme pour rajouter un peu d'huile sur le feu. L'Alcantara peine

à absorber la sueur des mains. Une brève tape sur la pédale de frein, une pichenette sur la palette de gauche et le moteur aboie féroce-ment. Un coup d'œil à l'instrumentation, qui affiche encore près de 200 km/h... Trop tard pour s'en inquiéter. Une infime oscillation du volant vers la droite et l'Huracán STO dévale vers la corde d'un virage légèrement relevé tel un funambule ; sur le fil de ses gommures surchauffées. Puis s'en éjecte tout juste avant un puissant freinage, accompagné, cette fois, d'une cascade de rétrogradages rageurs.

Après une entrée en matière en apnée ou presque, c'est l'incrédulité. Cette énième évolution de la supercar de Sant'Agata est-elle à ce point plus puissante que ses sœurs déjà au catalogue ? Même pas. La Super Trofeo Omologata se "contente" de 640 ch, au même titre qu'une plus ordinaire Huracán EVO. Est-elle plus légère ? À peine ; de 43 kg par rapport à la version Performante à laquelle elle succède au sommet de la gamme. Une économie de poids anecdotique au regard de sa carrosserie sculptée à 75% dans le carbone (seuls le toit et les portes restent





fidèles au métal), de ses jantes optionnelles en magnésium, et surtout, de l'ablation du différentiel central et des arbres de transmission avant. Car cette STO et ses homologues issues de la compétition dont elle s'inspire ont au moins ce point commun : elles ne comptent que deux seules roues arrière motrices.

Voilà finalement l'une des explications à l'incroyable excitation que cette Lamborghini procure. S'impliquer de tout son cœur est davantage nécessaire qu'au volant de n'importe quelle autre Huracán de route, même si l'attachante RWD d'entrée de gamme, d'une architecture semblable, replaçait déjà l'humain au centre de l'action.

Ceci dit, cette plus forte exigence, liée à une relative pureté technique, coïncide avec un plus grand naturel

**UNE ENTRÉE  
EN MATIÈRE  
EN APNÉE,  
PUIS UNE  
INCROYABLE  
EXCITATION**

des réactions. Sans être aussi incisif que celui d'une Ferrari contemporaine, ni offrir le guidage ferroviaire d'une McLaren 720S ou d'une Porsche 992 GT3, le train avant répond plus immédiatement à la moindre variation d'angle du volant. Contrairement aux habitudes de la marque, la direction se limite à une démultiplication fixe pour des changements de cap plus instinctifs. Au même titre que la pédale de frein, un peu légère, il ne lui manque plus qu'un supplément de consistance pour rendre les phases d'approche encore plus évidentes, encore que cela soit possiblement une affaire de goût.

Mieux, en faveur de l'agilité comme du grand frisson, l'arrière prend nettement le pas sur l'équilibre général. Plus encore après avoir sélectionné Trofeo, le plus extrême des trois

modes de conduite, qui fige l'amortissement piloté magnétique et recule les interventions de l'ESP, entre autres.

Exit l'idée d'aider la voiture à tourner grâce à des volets mobiles, comme sur la Performante. La STO préfère une aérodynamique plus conventionnelle, faite d'un aileron arrière fixe, réglable en trois positions, fonctionnant de concert avec un museau taillé en une seule et même pièce, du splitter jusqu'aux ailes, pour générer jusqu'à 420 kg d'appui à 280 km/h.

Si cette "Lambo" enroule les sinuosités du tracé romain, en pivotant délicatement sur elle-même, à la frontière entre le grip suprême et la glisse, c'est plutôt grâce aux effets combinés de ses quatre roues directrices, de son différentiel autoblo-



quant mécanique et de la fonction de transfert de couple du contrôle de traction. Et donc, plus ou moins directement sous l'impulsion du V10. Par l'entremise d'une boîte robotisée capable d'éliminer les ruptures de charge entre chacun de ses 7 rapports, châssis et moteur ne font qu'un au moment de procéder aux ultimes ajustements de la trajectoire. En l'absence de suralimentation, ce bloc d'anthologie autorise un dosage des gaz au cheval près, dans une symphonie sauvagement métallique. L'accélérateur fait ainsi office de second volant, tandis que les échappements Akrapovics passent d'une tonalité à l'autre, sans interruption, en fonction de chaque mouvement du pied droit.

Les amateurs de partitions parfaitement exécutées pourront, après coup, se pencher sur le système de

télémétrie embarqué pour éradiquer les dernières fausses notes et grappiller les ultimes dixièmes au tour. Ses relevés ne mentent pas, aucune approximation de pilotage n'est passée sous silence. Inutile, donc, de prétexter une quelconque faiblesse de la voiture. En dépit d'un asphalte chauffé à près de 60°, pneus et freins, traditionnels martyrs des sessions sur piste, montrent en plus une constance insolente. Un bref passage par la voie des stands toutes les cinq ou six boucles suffit aux Bridgestone Potenza Race semi-slicks et aux disques en carbone-céramique CCM-R de chez Brembo pour retrouver leur fraîcheur du premier tour. Ce qui n'est pas forcément le cas du simple mortel au volant. Cœur sensible s'abstenir. ■

PAR R. VANNIER, PHOTOS DR



Données constructeur

## Acheter

**Lamborghini Huracán STO**

Version essayée : 299 294 €

À partir de 191 873 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	13,9/38,9
CO <sub>2</sub> (g)/malus	331/30 000 €
Puissance fiscale	nc CV
Pays de fabrication	Italie

## GAMME PROPOSÉE

Essence, de 610 à 640 ch, de 191 873 à 299 294 €

## Conduire

Moteur : central arrière longitudinal, V10, injection directe, 40 soupapes, distribution variable par chaîne, stop & start, 5 204 cm<sup>3</sup>.

Transmission : propulsion, robotisée 7 rapports.

Puissance (ch à tr/min)	640 à 8 000
Couple (Nm à tr/min)	565 à 6 500
Poids (kg)	1 493
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,55x1,95x1,22
Empattement (m)	2,62
Réservoir (l)	80
Vitesse maxi (km/h)	310
0 à 100 km/h/1 000 m DA (s)	3,0
Pneus de série AV-AR	245/30 R20-305/30 R20
Pneus de l'essai :	Bridgestone Potenza Race

## Vivre

Coffre à 2 (l) 38

## Principales concurrentes

McLaren 765LT, à partir de 372 500 €

Ferrari F8 Tributo, à partir de 232 754 €

### On aime

3 Moteur

féérique

3 Équilibre

naturel

3 Endurance des

consommables

### On aime moins

3 Ce que nous

réserve l'avenir

## auto MOTO NOTRE VERDICT

Sans pouvoir prétendre au statut de voiture de course, la radicale STO est la meilleure des Huracán et fait d'autant plus redouter le monde d'après ; celui de l'électricité.



**CITROËN C4**  
*PureTech 100 S&S*  
*BVM6 Feel - 23 400 €*

**VS**

**FIAT TIPO CROSS**  
*1.0 Firefly Turbo 100*  
*BVM5 Plus - 23 490 €*

# JUSTE LE PRIX ?

PORTÉE PAR UN PRIX ATTRACTIF ET UNE FIÈRE ALLURE DE CROSSOVER BRANCHÉ, LA NOUVELLE VERSION CROSS DE LA TIPO LANCE UNE OPÉRATION SÉDUCTION SUR LE MARCHÉ DES COMPACTES BAROUDEUSES. AUSSI ATTRACTIF SOIT-IL, SON PRIX SUFFIT-IL À FAIRE DE CETTE ITALIENNE UNE ALTERNATIVE CRÉDIBLE AUX TÉNORS COMME LA CITROËN C4, UN PEU PLUS CHÈRE ?





## Les raisons de choisir la Tipo Cross...

**P**our son prix, évidemment ! Habilement positionnée entre le low-cost et les compactes généralistes, la Fiat Tipo se veut plus "essentielle" que rudimentaire. Et la formule semble fonctionner, puisque sa carrière a connu un joli démarrage, à l'échelle mondiale, avec 500 000 unités produites (en Turquie) sur ses trois premières années de vie, entre 2015 et 2018. À l'occasion de son restylage, la Fiat s'embourgeoise même avec cette coquette version Cross, un peu surélevée (+37 mm), sans faire flamber la note. La promesse budgétaire est tenue, les tarifs de cette aventurière débutant à 19 490 €. Parmi ses concurrentes généralistes les plus notoires, la C4 est, elle aussi, bien placée. Mais pour rivaliser avec la compacte transalpine, la Citroën doit renoncer à bon nombre de ses équipements. Prix plancher ? 20 900 €, minimum. La française est battue.

Ajoutez à cela un style plutôt alléchant. Cette nouvelle déclinaison Cross de la Tipo apporte une touche de charme qui peut séduire ceux que la nouvelle Citroën C4 a laissés dubitatifs, surtout dans ses finitions les plus abordables. Car pour abaisser l'addition, la française de notre match renonce à ses artifices au point d'opter pour des enjoliveurs de roues (18"). La Fiat, fière de ses atours, comme les jantes en alliage 17" bicolores Cross, ou encore le chrome satiné présent sur les barres de toit, rétroviseurs, boucliers, bas de caisse et poignées de portes, parade sans forcer sur l'addition. Surprenante, à défaut d'être repoussante, la plastique de cette nouvelle C4 laisse au mieux indifférent, là où la Tipo Cross, plus consensuelle, peut glaner davantage de suffrages. La Citroën se rattrape avec un habitacle à la qualité perçue bien plus

flatteuse que celle de la Fiat, où des plastiques grossiers sur la partie basse de planche de bord et les contre-portes notamment, trahissent une conception plus ancienne. L'italienne offre un coffre plus vaste (440 l contre 380 l), mais rend des points à sa rivale en termes d'espace à bord, l'empattement de la Fiat étant légèrement inférieur à celui de la Citroën. À l'usage, on jouit d'une meilleure visibilité dans la Tipo Cross que dans la C4, pénalisée par un becquet scindant en deux la vitre de coffre, et des gros montants qui détériorent la rétrovision.

Enfin, la pseudo-baroudeuse de Turin fait le plein d'équipements de série sur son plus haut niveau de finition Plus, affiché à 23 490 € : caméra de recul, feux de route adaptatifs, ou encore chargeur de téléphone à induction. À motorisation équivalente, la C4 la plus proche côté prix (23 400 € en finition Feel) en est dépourvue. ■



## ... ou de préférer la C4

**P**our sa copie rendue nette et sans bavure, même en entrée de gamme. Cette qualité globale de fabrication est héritée d'une lignée de berlines compactes à succès, frappées des Chevrons. Pourtant, comme un feuilleton télé, la carrière de la Citroën C4 ne manque pas de rebondissements. En perte de vitesse avec sa deuxième génération (lancée en 2010), elle a changé son fusil d'épaule et plusieurs fois revu sa formule pour pointer où le vent souffle ; tantôt du côté d'un crossover ludique (Cactus), puis d'une berline compacte surélevée (C4 Cactus). Aujourd'hui, elle tente de synthétiser ses expériences pour proposer une inédite carrosserie à la croisée des chemins. En réalité, qu'importe le flacon... pourvu que la compacte chevronnée n'abandonne pas ses fondamentaux : un prix doux, et surtout, un confort de conduite qui l'est tout autant.

À ce titre, la nouvelle Citroën C4 met le paquet en offrant un amortissement à butées hydrauliques progressives qui filtre superbement bien

les défauts de la chaussée. Un équipement dont bénéficie ce modèle d'essai, mais dont l'entrée de gamme Life (20 900 €) est privée avec la motorisation 100 ch essence BMW6. La Fiat Tipo montre également patte blanche en offrant un confort honorable, aussi bien en ville que sur route. Mais la Citroën maîtrise parfaitement le sujet et séduira davantage les amateurs de toucher de route ouaté.

D'ailleurs, les plus argentés pourront encore améliorer la filtration sur leur C4 avec les sièges Advanced Confort, offerts de série sur les finitions supérieures ; mais l'addition grimpe alors à 26 400 € minimum (motorisation 130 ch S&S BVM6 Feel Pack). C'est bien plus cher qu'une Tipo Cross. Bien qu'elle soit dépourvue de ces assises plus moelleuses, notre C4 d'essai fait figure de bonne élève à l'usage en soignant ses occupants, quelle que soit la physionomie de la route. Revers de la médaille : le comportement placide efface toute sensation de conduite comme une éponge humide sur un tableau d'école. En même temps, avec 100 ch tirés du 3-cylindres 1.2, on n'est pas frustrés par le tempérament studieux

de la compacte tricolore.

Le couple boîte/moteur est en revanche nettement plus convaincant que celui de sa rivale italienne. Le train avant tient bon, même à rythme soutenu, et la direction remonte suffisamment d'informations pour évoluer sur routes sinueuses sans frémir. La Tipo Cross, elle, associe son moteur 3-cylindres turbo essence – de 100 ch également – à une boîte manuelle 5 rapports, mais, à l'inverse de la Citroën, l'agrément de conduite n'est pas au rendez-vous. La faute à des à-coups à bas régimes qui, ajoutés au levier de vitesses au guidage approximatif, distillent un sentiment de désuétude. Par ailleurs, la direction de la Tipo Cross est muette, et le train avant rend vite les armes. Bref, au chapitre routier, la compacte tricolore l'emporte. Enfin, la consommation achève de les départager, la C4 se révélant un peu moins gourmande (environ 0,3 l/100 km d'écart sur notre trajet), avec un appétit de 6,7 l/100 km sur un parcours faisant la part belle aux voies rapides, plus énergivores pour ces petites cylindrées. ■

PAR J. AZOURA, PHOTOS F. BOLUSSET





**FIAT TIPO CROSS**  
1.0 Firefly 100 BVM5 Plus  
23 490 €



**CITROËN C4**  
PureTech 100 BVM6 Feel  
23 400 €

## acheter

	Tipo Cross	C4
Prix	23 490 €	23 400 €
Valeur résiduelle après 48 mois	9 260 €	11 840 €
Gamme essence	100 ch à partir de 19 490 €	de 100 à 155 ch de 20 900 à 30 550
Gamme diesel	de 95 à 130 ch de 21 990 à 23 990 €	de 110 à 130 ch de 23 200 à 28 700 €
Gamme électrique	non	136 ch à partir de 35 600 €
Puissance fiscale (CV)	5	5
Garantie/kilométrage	2 ans, 100 000 km	2 ans, illimité
Extension de garantie à 5 ans	nc	nc
Conso moyenne AM/constructeur	7/5,8	6,7/5,4
CO <sub>2</sub> (g/km)/bonus-malus	131/0 €	122/0 €
Intervalle de révision	nc	nc
Pays de production	Turquie	Espagne
Nombre de points de vente	369	2 064
<b>NOTES</b>		
Prix d'achat	<b>36/40</b>	<b>30/40</b>
Consommation	<b>13/20</b>	<b>14/20</b>
Valeur résiduelle	<b>11/20</b>	<b>13/20</b>

acheter/80

60

57

## vivre

	Tipo Cross	C4
Coffre à 5/à 2 (l)	440/nc	380/1 250
<b>ÉQUIPEMENT</b>		
GPS/Apple CarPlay-Android Auto	série	600 €
Chargeur de téléphone par induction	série	non
Caméra de recul	série	250 €
Accès et démarrage sans clé	non	350 €
Hayon motorisé	non	non
Sièges avant chauffants	200 €	200 €
<b>NOTES</b>		
Habitabilité et modularité	7/10	7/10
Confort de suspension	7/10	9/10
Équipements de confort	6/10	5/10
Finition et présentation	4/10	7/10
Confort acoustique	5/10	7/10
Connectivité	7/10	7/10

vivre/60

36

42

## conduire

	Tipo Cross	C4
Moteur :	3-cylindres, turbo essence, start & stop	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	999	1 199
Transmission	traction, mécanique, 5 vit.	traction, mécanique, 6 vit.
Puissance (ch à tr/min)	100 à 5 000	102 à 5 000
Couple (Nm)	190	250
Poids (kg)	1 335	1 209
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,38x1,79x1,55	4,36x1,83x1,52
Empattement (m)	2,63	2,67
Réservoir (l)	50	50
Ø de braquage (m)	10,9	nc
Vitesse maxi (km/h)	183	184
0 à 100 km/h	12,2	11,2
Pneus de série	225/45 R17	195/60 R18
Pneus de l'essai :	Falken Azenis FK510A	Goodyear Efficientgrip

### ÉQUIPEMENTS

Éclairage 100 % à diodes	série	série
Feux de route adaptatifs	série	non
Freinage d'urgence autonome	série	série
Alerte de franchissement de ligne	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	série	non
Aide au démarrage en côte	série	série
Affichage tête-haute	non	non
Reconnaissance des panneaux	série	série
Détecteur des angles morts	400 €	400 €

### NOTES

Moteur et boîte de vitesses	3/10	6/10
Agrément de conduite	4/10	7/10
Ergonomie	6/10	7/10
Performances	4/10	5/10
Efficacité freinage	7/10	7/10
Équipements de sécurité	8/10	7/10

conduire/60

32

39

**CITROËN C4**

**138/200**

**FIAT TIPO CROSS**

**128/200**



**auto**  
MOTO

### NOTRE VERDICT

Malgré une offre tarifaire agressive, la Fiat Tipo Cross accuse un trop grand retard en termes d'agrément de conduite et de qualité de fabrication par rapport à la toute fraîche Citroën C4, même en entrée de gamme.



# Abonnez-vous vite !

## Et recevez LE GUIDE DES 3 000 VOITURES ÉDITION 2021



**Un hors-série  
d'exception !**

**Caractéristiques, prix et essais...  
les mains sous le capot des  
modèles de toutes les grandes  
marques !**

**Un véritable guide de 292 pages,  
complet et illustré, pour tout  
savoir dans les moindres  
détails.**

**Format : 212 x 280 mm.  
Édition 2021.**

jusqu'à  
**35%**  
de réduction



**1 AN**  
11 numéros  
(valeur 39,50 €)  
**+**  
**LE GUIDE DES  
3 000 VOITURES**  
(valeur 8,50 €)

Pour vous  
**34,90 €**  
**Seulement**  
au lieu de ~~48 €~~\*

## BULLETIN D'ABONNEMENT

A retourner sous enveloppe affranchie avec votre règlement à: AUTO MOTO - SERVICE ABONNEMENTS - 59898 LILLE CEDEX 9

**1. Oui,** je m'abonne à Auto Moto, je choisis ma formule :

**Classique :** 1 an (10 n°) + le Guide des 3 000 voitures édition 2021 pour 34,90 € seulement au lieu de 48 €\*, soit 27% de réduction ! (001)

**Passion :** 1 an (10 n°) + les 2 prochains hors-séries + le Guide des 3 000 voitures édition 2021 pour 39,90 € seulement au lieu de 62 €\*, soit 35% de réduction ! (002)

**2. MON RÈGLEMENT :**

Je règle par chèque à l'ordre d'Auto Moto

Vous souhaitez régler par carte bancaire ?

Simple et 100% sécurisé, rendez-vous sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)

**3. MES COORDONNÉES :**

Mme  M.

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

CP : [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] Ville : .....

N° tél. : .....

email : ..... @ .....

J'accepte de recevoir par e-mail des propositions commerciales :

• d'Auto Moto :  oui  non • des partenaires d'Auto Moto :  oui  non

# AM305 # D1289347

Offre réservée aux nouveaux abonnés résidant en France Métropolitaine, valable jusqu'au 30/10/2021, dans la limite des stocks disponibles. Visuels non contractuels. \*Vous pouvez acquérir séparément chaque numéro d'Auto Moto au tarif de 3,95€, les hors-séries aux tarifs de 8,50 € et 5,50 €, le Guide des 3 000 voitures au tarif de 8,50 €. Le(s) produit(s) vous seront adressés dans un délai de 4 semaines après réception de votre règlement. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. 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. Responsable de traitement des données personnelles : Reworld Media Publishing. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales, e-mail et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi Informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à Reworld Media-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand, 92220 Bagneux cedex, par mail à [dpd@reworld-media.com](mailto:dpd@reworld-media.com). Pour toute autre information, consultez nos CGV sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)

à l'essai | SKODA OCTAVIA SCOUT COMBI | à partir de 24060 €



# SUIVEZ LE GUIDE

DANS SA VERSION BAROUDEUSE, LE BREAK MADE IN MLADA BOLES LAV ATTEINT DE NOUVEAUX SOMMETS DE POLYVALENCE.

**S**aviez-vous qu'aujourd'hui, en France, une Skoda se vend en moyenne plus cher qu'une Peugeot, une Ford ou une Toyota ? L'une des explications tient dans le succès de l'Octavia. Commercialisée depuis l'an dernier, la quatrième génération se décline à nouveau dans une version baroudeuse (Scout), proposant une garde au sol relevée de 15 millimètres, des boucliers spécifiques et

**EN PROGRÈS  
SUR TOUS  
LES PLANS,  
L'OCTAVIA  
ÉGALE LES  
STANDARDS  
PREMIUM**

un sabot de protection plus généreux sous le moteur. Disponible en transmission intégrale – la traction arrive pour la première fois sur la Scout sur cette génération – la déclinaison break de 4,69 m de long trouve naturellement son territoire dans les massifs, de la Bohême aux Pyrénées.

À bord, le premier argument de l'Octavia Combi demeure l'espace. Le coffre peut passer de 640 à

1700 litres de volume, en basculant d'un geste la banquette arrière fractionnable. Les passagers bénéficient toujours d'un espace aux genoux record, tandis que l'habitacle cumule 39 litres de rangements disséminés. À l'avant, la présentation égale désormais les standards premium, avec plastiques moussés et grands écrans : seul l'insert effet bois – spécifique à la Scout – déplaît au toucher.





Données constructeur

## Acheter

**Skoda Octavia Scout Combi**  
**2.0 TDI 200 DSG7 4x4**

Version essayée : 41 200 €

À partir de 24 060 € (Combi)

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	5,7/8,0
CO <sub>2</sub> (g)/malus	149/450 €
Puissance fiscale	11 CV
Pays de fabrication	République tchèque

### GAMME PROPOSÉE

Essence, de 110 à 245 ch, de 24 060 à 41 390 €

Diesel, de 116 à 200 ch, de 27 310 à 41 200 €

Hybride rechargeable, de 204 à 245 ch, de 37 420 à 43 980 €

GNC 131 ch, à partir de 31 240 €

## Conduire

Moteur : thermique, 4-cylindres diesel, injection directe à rampe commune, turbo, FAP, start&stop, 1 968 cm<sup>3</sup>.

Transmission : intégrale, automatique séquentielle DSG à 7 rapports.

Puissance (ch à tr/min)	200 à 3600
Couple (Nm à tr/min)	400 à 1 750
Poids (kg)	1 602
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,70x1,83x1,49
Empattement (m)	2,68
Réservoir (l)	55
Vitesse maxi (km/h)	230
0 à 100 km/h/1 000 m DA (s)	6,8
Pneus de série	225/45 R18

## Vivre

Espace jambes AR (cm)	78
Coffre à 5/à 2 (l)	640 à 1 700

### OPTIONS CONSEILLÉES

Pack Simply Clever	145 €
Jantes alliage 19"	850 €
Suspensions pilotées	830 €
Toit ouvrant panoramique	1 100 €
Feux avant full LED	1 200 €
Affichage tête-haute	670 €

## Principales concurrentes

**BMW 320d xDrive Touring 190,**  
à partir de 50 900 €

**Opel Insignia 2.0 Diesel AWD 174,**  
à partir de 45 650 €

**Volkswagen Passat SW 2.0 TDI**  
**4Motion 200,** à partir de 52 630 €

### On aime

3Habitabilité/  
coffre  
remarquables  
3Intérieur  
moderne  
3Prix juste

### On aime moins

3Amortissement  
piloté en option  
3Insonorisation  
perfectible  
3Interface  
numérique  
complexe

Sur route de montagne, l'Octavia convainc. Sonore, mais vigoureux, le bloc diesel grimpe sans retard. Le tandem TDI 2.0/boîte DSG à 7 rapports fonctionne admirablement, sans à-coups et (quasiment) toujours sur le bon rapport. Le comportement routier est sain, à défaut d'être joueur, surtout lorsque l'Octavia est chaussée de pneus Conti hiver. L'amortissement piloté paramétrable à l'envi – en option à 830 € – corrige la tendance naturelle de la roumaine à onduler en courbe ou sur route dégradée. Sur autoroute, on apprécie de rouler sur le couple, maintenant la consommation à un honorable 7 l/100 km sur grand ruban, contre 8,5 l/100 km dans les lacets.

Homogène et bien présenté, ce break fait surtout beaucoup mieux que ses (rares) concurrents côté tarifs. Les Volkswagen Passat ou BMW

Série 3 équipées de la transmission intégrale dépassent la barre des 50 000 €, hors options évidemment. Et les breaks plus massifs des généralistes (Renault Talisman, Ford Mondeo ou Peugeot 508) ont abandonné les puissants moteurs diesel, malus conséquents et petits volumes obligent. À ce sujet, la tchèque parvient d'ailleurs à limiter la casse côté CO<sub>2</sub> avec une pénalité inférieure à 500 € cette année. ■

PAR A. DAVID, PHOTOS DR

## auto MOTO NOTRE VERDICT

*Toujours spacieuse, toujours rationnelle, l'Octavia Scout Combi prend de plus en plus des allures de premium. Les tarifs suivent logiquement, mais restent compétitifs.*





# APPEL DE FARD

L'ARONA PASSE AU MAQUILLAGE. SANS S'EMMÊLER LES PINCEAUX, LE PLUS PETIT DES SUV IBÉRIQUES SUBIT QUELQUES ÉVOLUTIONS.

**E**lle ne vous plaît pas, cette "nouvelle" face avant, bardée d'optiques additionnelles surplombées des phares ? Pas grave, Seat vous offre la possibilité d'y renoncer. Ce museau pourra, dès septembre, se débarrasser de ses antibrouillards tout ronds. Pas assez bien intégrés selon certains, modifiant exagérément le faciès de ce crossover urbain, ils ont initié un tel débat en interne que Seat n'a pas tranché : si le client n'en veut pas, il ne les aura pas. Comme pour une paëlla sans fruits de mer, il n'y aura qu'à demander.

Ce détail stylistique, pourtant pas choquant, illustre l'importance de l'Arona pour la marque ibérique. Né à l'automne 2017, il cumule déjà 400 000 immatriculations, principalement en Europe, dont 65 000 entre janvier et juin 2021. Il ne faut donc prendre aucun risque avec ce *best-seller*, mais lui apporter quelques nouveautés à mi-carrière. Parmi elles, des phares 100 % LED généralisés à toute la gamme, des jantes inédites, trois nouvelles teintes de carrosserie et un lettrage façon "écriture à la main" sur le hayon. L'intérieur, toujours agréablement simple et doté de rangements, évolue plus en profondeur : l'aménagement est repensé, il revêt un nouveau matériau plus qualitatif et s'offre un écran tactile 9"2. Voilà pour les détails les plus notables

**SON ATOUT :  
UN RAPPORT  
PRIX/  
ÉQUIPEMENT  
PLUTOT  
ALLÉCHANT**

permettant de distinguer cette version 2021 qui, comme la 2020, dispose également d'une fonctionnalité intéressante pour les parents prêtant leur véhicule aux enfants. L'application smartphone Seat Connect permet de gérer certains paramètres tels que la zone d'utilisation et l'allure ; si votre rejeton dépasse la limite géographique et/ou la vitesse que vous avez indiquées, votre téléphone vous prévient !

Côté vitesse, pas trop d'inquiétude, toutefois : le 3-cylindres 1.0 de 110 ch, moteur le plus vendu en France, limite les excès. Pénalisé par sa transmission DSG à 7 rapports (1500 €) à l'étagement long, mais à la gestion plaisante, il brille davantage par sa douceur et son agrément que par ses performances, modestes. Le mode S de la boîte robotisée à double embrayage permet toutefois de réduire le temps de réponse lors des accélérations et reprises, au risque de rehausser une consommation moyenne établie à 6,8 l/100 km lors de notre essai autour de Bilbao.

Disposant d'une gamme mécanique inchangée et reposant sur une plateforme MQB A0 partagée avec les Volkswagen Polo et T-Cross, l'Arona montre un comportement routier très sain, doublé d'un amortissement ferme comme il faut, qui ne dépaysera pas les conducteurs d'une Ibiza

elle aussi restylée. Étendu sur 4,15 m, l'espagnol profite par ailleurs d'un attirail complet d'aides à la conduite, dont un maintien actif dans la voie fourni en série. Ce petit SUV, toujours doté de roues avant motrices, s'avère globalement convaincant, même s'il fait l'impasse sur la banquette coulissante et souffre d'un système multi-média exigeant un peu d'entraînement pour être maîtrisé. D'autres regretteront également l'absence de mécanique hybride, mais Seat dispose d'une déclinaison TGI de 90 ch bicarburant, qui fonctionne au GNV comme à l'essence.

On pourra toutefois s'interroger sur les raisons qui mènent à choisir l'Arona plutôt qu'un Ford Puma plus dynamique, un Peugeot 2008 plus cossu, ou un Renault Captur plus familial. Mais un coup d'œil à la grille tarifaire apporte un début de réponse, avec un rapport prix/équipement plus attirant que celui des français. ■ PAR L. PINEL, PHOTOS DR

## **auto** MOTO **NOTRE VERDICT**

*Les changements opérés à bord profitent au bien-être et à la qualité perçue. L'Arona conserve ainsi de bons arguments pour séduire, au sein d'une catégorie extrêmement fournie.*



Données constructeur

## Acheter

**Seat Arona 1.0 TSI 110 ch DSG7**

**Version essayée: 26 360 €**

**À partir de 23 460 €**

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	5,9 à 6,2/6,8
CO <sub>2</sub> (g)/malus	133 à 141/50 à 230 €
Puissance fiscale	6 CV
Pays de fabrication	Espagne

## GAMME PROPOSÉE

Essence, de 95 à 150 ch,

de 17 990 à 28 660 €

GNV 90 ch, de 23 660 à 26 560 €

## Conduire

Moteur : avant, transversal, 3-cylindres, essence, turbo, 12 soupapes, injection directe, 999 cm<sup>3</sup>.

Transmission : traction, robotisée, 7 vitesses.

Puissance (ch à tr/min)	110 à 5500
Couple (Nm à tr/min)	200 à 2000
Poids (kg)	1 233
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,15x1,78x1,54
Empattement (m)	2,57
Réservoir (l)	40
Vitesse maxi (km/h)	190
0 à 100 km/h/1 000 m DA (s)	10,8/32
Pneus de série	205/60 R 16
Pneus de l'essai :	215/45 R 18
	Hankook Ventus Prime 3

## Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	145/141
Espace jambes AR (cm)	71
Coffre à 5 (l)	400

## OPTIONS CONSEILLÉES

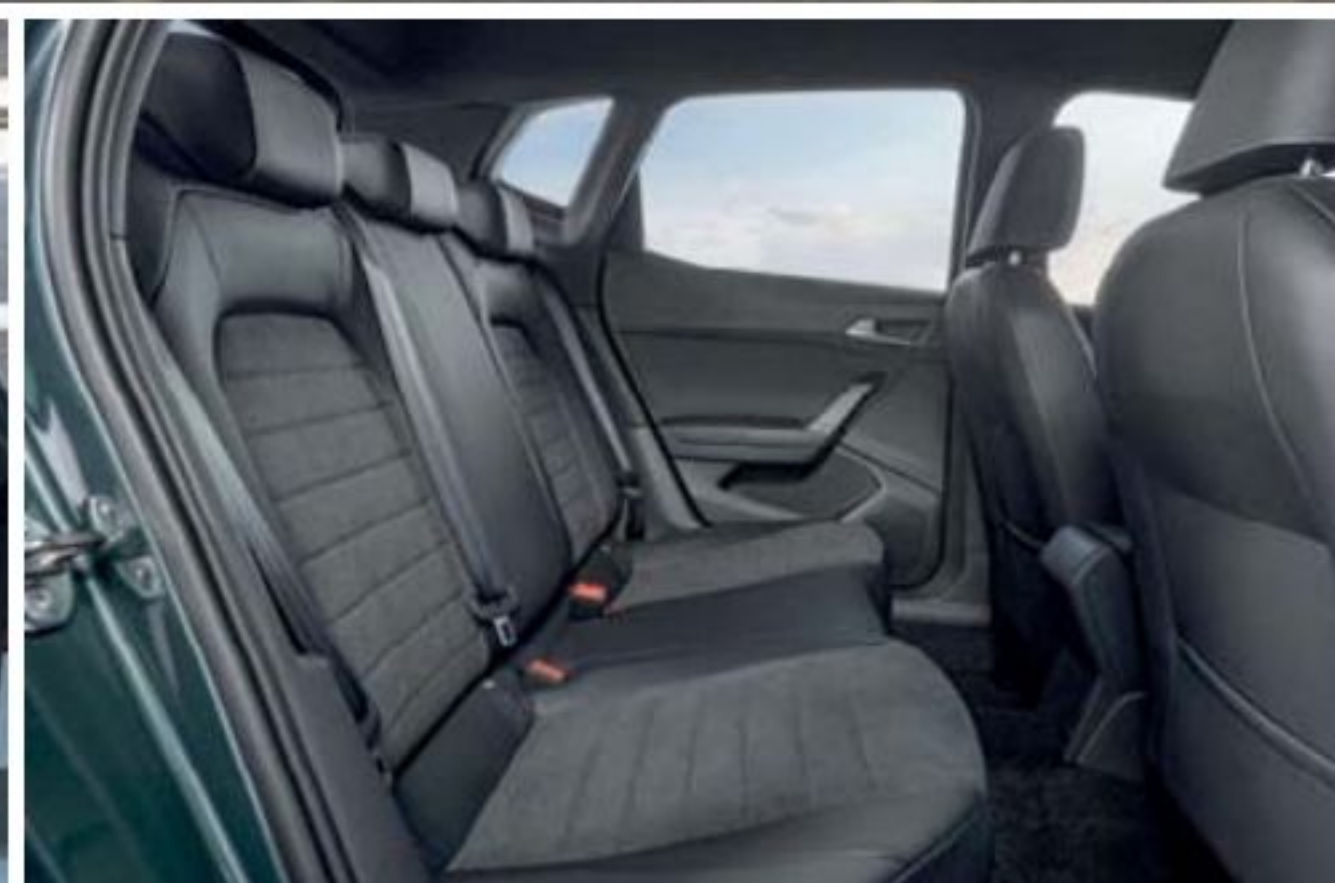
Roue de secours galette	100 €
En finition Style : accès mains-libres	265 €
Radars de recul	250 €
En finition XPerience : radars de stationnement AV et AR + caméra de recul	550 €

## Principaux concurrents

**Peugeot 2008, PureTech 130 ch automatique,** à partir de 26 500 €

**Ford Puma, EcoBoost 125 ch auto,** à partir de 25 300 €

**Skoda Kamiq, TSI Evo 110 ch DSG7,** à partir de 22 850 €



### On aime

3Présentation  
intérieure  
3Douceur de  
conduite et  
agrément  
3Rapport  
gabarit/  
habitabilité

### On aime moins

3Confort  
un peu sec  
3Modularité  
quelconque  
3Performances  
modestes

à l'essai | PEUGEOT 508 Hybrid 225 GT | à partir de 47050 €

# CONFORME AUX "PHEV"ISIONS ?

2000 KM AU VOLANT DE LA PEUGEOT 508 HYBRIDE RECHARGEABLE NOUS ONT PERMIS D'EN ÉVALUER TOUS LES USAGES, UN AN APRÈS SA SORTIE. BLOC-NOTES ENTRE AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES ET AUTOROUTES ALLEMANDES.







**E**n attendant son restylage en 2022, la berline à crocs a simplifié sa gamme. Côté essence comme diesel, seuls des blocs offrant 130 ch figurent désormais au catalogue. Pour aller au-delà, il faut nécessairement passer par l'hybride rechargeable. D'abord avec cette version traction de 225 ch, faisant collaborer un bloc 1.6 turbo essence de 180 ch avec une unité électrique de 110 ch intégrée à la boîte de vitesses automatique à 8 rapports EAT8. Ensuite, avec la méchante, mais prohibitive version PSE (4 roues motrices, 360 ch, près de 70 000 €). L'Hybrid 225 de notre essai, lancée en 2020, est une cible logique des entreprises cherchant à verdifier leur flotte, ou des particuliers soucieux de moins consommer lors de courts trajets.

**MOTEUR  
VIF, TENUE  
DE ROUTE  
EXEMPLAIRE  
ET CONSO  
PLUTÔT  
MAÎTRISÉE**

#### **HABITACLE ET ASPECTS PRATIQUES**

L'originalité ne s'estompe pas. La planche de bord de la berline française – avec son volant XS et son instrumentation numérique relevée – conserve son effet “wahoo” lorsque l'on pénètre dans l'habitacle. Une fois installé aux commandes, la visibilité est bonne, même si l'on peine parfois à évaluer la longueur du long capot. Les grands gabarits roulant près du volant peuvent également se plaindre du positionnement du compteur ou d'une sensation de confinement. Dans cette finition GT, la dotation en équipements est généreuse, avec un volant réglable dans toutes les directions, le démarrage mains-libres, la caméra de recul, ou encore le régulateur adaptatif. Seules quelques options sont présentes sur la feuille de commande : pare-brise chauffant,

toit ouvrant électrique, recharge à induction, vision nocturne. Peugeot a aussi fait du beau travail côté *packaging* : située entre les roues arrière, la batterie ne rogne pas la soute de la 508, au volume constant de 487 litres. L'accès demeure large et facile grâce au hayon (un petit chef-d'œuvre industriel, étant donné la faible hauteur du pavillon).

#### **AUTONOMIE ET CONSOMMATION**

Sochaux annonce une autonomie sans émission de 54 km en cycle d'homologation mixte WLTP. Un chiffre qui permet à la 508 d'obtenir 1000 € de bonus en ce deuxième semestre 2021. En réalité, la portée en mode 100 % électrique se limite à 40 km sur route. Un chiffre toutefois honorable au regard de la taille de la batterie Lithium-ion fournie par LG





Chem (11,3 kWh), mais qui limite sérieusement les prétentions de cette 508 hors des trajets pendulaires (maison-travail) ou péri-urbains. Car une fois le moteur thermique remis en marche, les consommations sont nettement supérieures à un attelage diesel. Sur la totalité de notre trajet mixte entre route, autoroute et ville, nous avons consommé en moyenne 7,5 l/100 km, contre 1,3 selon Peugeot. L'absurdité de ce chiffre est évidemment à imputer au cycle d'homologation WLTP. Avec un réservoir réduit à 43 litres – contre 62 sur une 508 classique – il faut donc compter un plein tous les 500 km sur autoroute et jouer le jeu de la recharge. Sur une prise domestique, une courte nuit suffit : les accumulateurs passeront de 0 à 100 % en un peu plus de 6 heures. Le câble 7,4 kW, accélérant

la marche sur des bornes plus rapides n'est proposé qu'en option (300 €), mais permet de recouvrer une quarantaine de kilomètres en zéro-émission en une heure.

#### MOTEUR ET TRANSMISSION

C'est le point positif de notre essai. Cette mécanique, partagée avec les Citroën C5 Aircross et Peugeot 3008 à l'aérodynamique moins efficiente fait, ici, preuve d'une belle vivacité. On passe ainsi de 80 à 120 km/h en 5 secondes, facilitant toutes les manœuvres autoroutières. Notre test nous ayant porté jusqu'à Munich, le comportement et la tenue de cap à haute vitesse sur *autobahn* se sont révélés exemplaires, et les bruits d'air bien contenus. Le bloc essence nous a même stupéfiés par sa vigueur entre 200 et 230 km/h. Pas très utile,

dans nos contrées. La boîte automatique à 8 rapports EAT8, fournie par Aisin, gère parfaitement les transitions de couple entre bloc thermique et unité électrique. Pas d'à-coups, pas de retard dans les choix de rapport si vous optez pour une conduite souple à normale. Les choses se compliquent un chouïa si vous choisissez de secouer la berline. Le mode Sport, accessible d'une touche sur la console centrale, enchaîne plus rapidement les rapports, mais la transmission tombe moins juste.

#### AGRÈMENT DE CONDUITE ET CONFORT

Entre les côtes de Moselle et de Meuse, la Woëvre met à l'épreuve les qualités dynamiques de l'auto. Sur ce chapitre, il y a du bon et du moins bon. Les 300 kg d'écart avec



## REVENTE ET FIABILITÉ

### Valeur de revente

Attention ! Jugée transitoire, la technologie hybride rechargeable pourrait se traduire par de sérieuses décotes dans les années à venir, d'autant que les avantages fiscaux liés au PHEV se réduisent progressivement. De plus, les berlines et breaks du segment D souffrent actuellement des chutes de valeur les plus élevées. Les risques de voir une voiture comme la 508 Hybrid 225 perdre 55 à 60 % de sa valeur en 48 mois et 60 000 km sont donc élevés.

### Fiabilité

S'il est trop tôt pour se prononcer sur ce volet, une première campagne de rappels a été lancée en février 2021 par Peugeot sur les 3008 et 508 Hybrid 225. Elle concerne, notamment, la fixation du faisceau électrique, ou un déflecteur placé sous le véhicule pouvant toucher une durite de carburant. Des soucis de jeunesse peu inquiétants. Peugeot propose une garantie de 2 ans sur l'ensemble de ses véhicules neufs, sans limite de kilométrage. Électrifiée, cette version de la 508 bénéficie par ailleurs d'une couverture de 8 ans sur la batterie de traction.



Données constructeur

## Acheter

**Peugeot 508 Hybrid 225 GT**

Version essayée: 49 150 €

À partir de 47 050 €

Conso moyenne constructeur/	
durant l'essai (l/100 km)	1,5/7,5
CO <sub>2</sub> (g)/bonus	34/1 000 €
Puissance fiscale	10 CV
Pays de fabrication	France

## GAMME PROPOSÉE

Essence 130 ch, de 35 950 à 40 950 €

Diesel 130 ch, de 37 950 à 45 950 €

Hybride rechargeable, de 225 à 360 ch,  
de 47 050 à 67 100 €

## Conduire

Moteur: 4-cyl. en ligne, 16 soup., injection directe, start&stop, 1 598 cm<sup>3</sup>, 180 ch.

Moteur électrique: 110 ch.

Batterie: Lithium-ion 11,6 kWh.

Transmission: aux roues avant, automatique électrifiée à embrayage humide, 8 rapports.

Puissance cumulée (ch)	225
Couple cumulé (Nm)	360
Poids (kg)	1 720
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,75x1,86x1,40
Empattement (m)	2,79
Réservoir (l)	43
Vitesse maxi (km/h)	240
0 à 100 km/h/1 000 m DA (s)	8,1/27,9
Pneus de série	235/45 R18
Pneus de l'essai:	Michelin Pilot 4S

## Vivre

Coffre à 5/à 2 (l) 487/1 537

## OPTIONS CONSEILLÉES

Système Hi-Fi Focal	850 €
Peinture nacrée	920 €
Chargeur 7,4 kW	300 €
Toit ouvrant panoramique	1 300 €

## Principales concurrentes

**BMW 330e**, 292 ch, à partir de 52 750 €

**Skoda Octavia 1.4 TSI PHEV RS Plug-In hybride**, 245 ch, à partir de 43 360 €

**Volkswagen Passat 1.4 TSI eHybrid**, 218 ch, à partir de 52 610 €

**Volvo S60 T6 hybride rechargeable**, 253 ch, à partir de 59 900 €

### On aime

3Look toujours soigné  
3Confort préservé  
3Moteur vif

### On aime moins

3Petit réservoir  
3Autonomie réduite  
3Tarif élevé

la version essence se font sentir, nuisant à la précision jusqu'ici caractéristique de la mulhousienne. Le volant XS transfère tout de même un niveau suffisant d'information pour prendre du plaisir grâce au train avant, et les pneumatiques Michelin Pilot 4S assurent un niveau de grip très sécurisant. En revanche, la pédale de freins, spongieuse et irrégulière, nous fait incessamment passer du léger ralentissement au brusque coup de patin. Ce défaut – fréquent sur les véhicules hybrides – ternit un tableau positif côté confort. L'amortissement (pseudo-McPherson à l'avant, train arrière multibras à l'arrière) assure un moelleux très agréable sur les longues distances, malgré un réglage logiquement plus ferme à l'arrière. Cette version PHEV reste donc une berline agréable, même si elle perd un peu du toucher de route Peugeot qui fait habituellement la joie des journalistes auto et des *aficionados* de la marque.

Elle se montre notamment très souple et silencieuse en environnement urbain, rechargeant avant le feu rouge et délivrant son couple sans attente au vert.

## CONCURRENCE

Elle n'est pas légion. Si les constructeurs ont vite dégagé des SUV hybrides rechargeables pour abaisser leurs moyennes de CO<sub>2</sub>, les berlines ont peu suivi le mouvement. Le segment est déclinant, certes, mais les rivales directes de cette 508 hybride rechargeable se comptent sur les doigts d'une main. Il faut évidemment regarder du côté de l'Allemagne: la Volkswagen Passat GTE propose ainsi des prestations équivalentes, à un tarif légèrement supérieur. Mais si l'image de marque n'est pas votre souci, une Octavia RS PHEV, dotée de 245 ch et vendue (un peu) moins chère, pourrait être une rivale sérieuse. ■

PAR A. DAVID, PHOTOS DR

## auto MOTO NOTRE VERDICT

L'essentiel des qualités de la 508 demeure et les performances sont au rendez-vous. Mais cette version PHEV ne séduira pas les adeptes des voyages au long cours.



# BIG BEN À L'HEURE

DEUX ANS APRÈS SON LANCEMENT, LA VERSION HYBRIDE RECHARGEABLE DU SUV DE CREWE, EXEMPTÉE DE MALUS, HÉRITE LES MISES À JOUR DE MI-CARRIÈRE ATTRIBUÉES AUX DÉCLINAISONS SPEED ET V8.

**U**n SUV électrifié dans les rangs de Bentley, cela paraissait insensé il y a encore quelques années. C'est pourtant une réalité depuis que le Bentayga, né en 2015, a hérité une version hybride rechargeable quatre ans plus tard, un état de fait inédit pour la firme de Crewe. Désormais, cette mouture profite des évolutions de mi-carrière récemment attribuées à ses homologues thermiques, Speed (W12) et V8. À savoir, une signature lumineuse affinée et l'implantation d'un nouveau système d'info-divertissement de 10"9, avec revêtement antireflet. Des mises à jour esthétiques qui ne s'accompagnent néanmoins pas d'une modification des caractéristiques techniques. Si la valeur de l'autonomie semble en recul, de 50 à 40 km, c'est parce qu'elle est désormais communiquée selon la norme WLTP.

Au début de notre roulage entrepris avec la batterie chargée à plein, le compteur affiche 46 km d'autonomie,

**SURPOIDS  
MAÎTRISÉ,  
CONFORT ET  
AGRÉMENT,  
LE TOUT,  
SANS MALUS**

valeur exprimée en NEDC. En conditions réelles, nous nous attendons donc à en profiter sur une trentaine de kilomètres. C'est le cas, puisque notre jauge de réserve descend au niveau médian après 14 km en conduite mixte. Une première partie de roulage en zéro-émission appréciable au regard du très bon niveau de confort général, auquel les sièges optionnels First Edition et l'excellente capacité de filtration, même sur un bitume dégradé et en dépit des énormes jantes de 22", ne sont pas étrangers.

En matière d'agrément, la bonne surprise vient de l'absence de surpoids ressenti en provenance de la poupe. Plutôt que d'améliorer l'autonomie en recourant à une batterie plus volumineuse, Bentley a donné la primeur aux prestations dynamiques de son protégé. Un choix que la marque de Crewe justifie par le fait que 90% de ses clients parcourent moins de 50 km lors d'une sortie.

Le résultat est bénéfique, notamment dans les portions sinueuses, où le gros B.B. se montre à son aise, de l'inscription à la sortie de courbe. La capacité de sa batterie au Lithium, composée de 168 cellules individuelles, s'établit à 17,3 kWh. D'une durée de vie annoncée à 160 000 km ou huit ans, elle se charge d'alimenter un petit bloc électrique situé dans la transmission, entre la boîte de vitesses et le V6 biturbo du groupe Volkswagen.

Après avoir évalué le potentiel tout électrique du SUV britannique, nous passons sur le mode hybride, qui opère l'alternance avec le V6 de 340 ch, en garantissant la bonne souplesse de transition entre électrique et thermique. Le troisième et dernier mode de gestion de l'énergie concerne le maintien de la charge de la batterie. Mais, attention : il ne s'agit pas d'un blocage de la réserve électrique, puisqu'elle continue d'être sollicitée au démarrage et à bas régime.



C'est d'ailleurs ce mode qui est d'office sélectionné dans le cadre du mode Sport, qui requiert évidemment toute l'énergie disponible. Dans ce cas, le bolide peut alors cumuler 449 ch et un couple de 700 Nm.

N'ayant évidemment pas autant de caractère que ses homologues thermiques, le Bentayga Hybrid réserve toutefois des performances intéressantes et peut atteindre 100 km/h en 5"5. L'insonorisation est satisfaisante, à l'exception des légers bruits d'air ressentis sur des portions rectilignes à haute vitesse. Un bémol tout relatif, eu égard à l'excellent niveau de confort général, faisant presque oublier que l'on a parcouru 200 km. Avec 28 km en tout électrique en conditions réelles, notre consommation indique une moyenne de 11,5 l/100 km sur l'ensemble du parcours.

Malgré son statut d'hybride rechargeable, ce modèle n'a pas droit au bonus en France, réservé aux

véhicules affichés notamment à moins de 50 000 € et délivrant plus de 50 km d'autonomie WLTP. Mais il est exempté de malus, et c'est bien là l'essentiel. Même en cas de durcissement du barème au cours de l'année prochaine, il devrait rester en zone neutre, avec des émissions officiellement annoncées à 82 g/km WLTP. Au chapitre tarifaire, cette version hybride rechargeable se montre relativement accessible au sein de la famille Bentayga, le prix de cette édition First étant fixé à 166 218 €, à comparer avec son frère V8 de 550 ch (200 000 €). Toutefois, sur notre modèle d'essai riche en options, l'addition atteint 205 348 €. Au cours des prochains mois, le SUV partagera son statut d'hybride rechargeable avec la grande berline Flying Spur, tandis que le lancement d'un inédit modèle 100 % électrique, vraisemblablement un petit roadster, est prévu à l'horizon 2025. ■

PAR R. BURGAN, PHOTOS DR

Données constructeur

## Acheter

**Bentley Bentayga Hybrid First Edition**  
Version essayée : 166 218 €

À partir de 166 218 €

Conso moyenne constructeur/	
durant l'essai (l/100 km)	3,4/11,5
CO <sub>2</sub> (g)/malus	82/0 €
Puissance fiscale	nc CV
Pays de fabrication	Grande-Bretagne

## GAMME PROPOSÉE

Essence, 550 et 635 ch,  
de 195 000 à 246 000 €  
Hybride-essence 449 ch, 166 218 €

## Conduire

Moteur : avant, 6-cylindres en V, biturbo, essence, 24 soupapes, 2 995 cm <sup>3</sup> , 340 ch à 5 300 tr/min, 450 Nm à 1 340 tr/min.	
Moteur électrique : 128 ch (94 kW), 350 Nm.	
Batterie	Lithium-ion, 17,3 kWh de capacité
Autonomie électrique	40 km (WLTP)
Transmission : intégrale permanente, automatique, 8 rapports.	
Puissance cumulée (ch)	449
Couple maxi (Nm)	700
Poids (kg)	2 648
Long.xlarg.xhaut. (m)	5,13x2,00x1,71
Empattement (m)	3,0
Réservoir (l)	75
Vitesse maxi (km/h)	154
0 à 100 km/h	5,5
Pneus de série	285/40 R 22 (110Y)
Pneus de l'essai :	Pirelli P Zero

## Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	158/153
Espace jambes AR (cm)	76
Coffre à 5 (l)	479

## OPTIONS CONSEILLÉES

Sièges confort First Edition	1 400 €
Barre de séparation télescopique et sangles de maintien pour bagages	355 €

## Principaux concurrents

Audi Q7 60 TFSIe quattro, 456 ch, à partir de 95 800 €
Porsche Cayenne E-Hybrid, 462 ch, à partir de 96 300 €

### On aime

3 Confort optimal  
3 Surpoids maîtrisés  
3 Absence de malus

### On aime moins

3 Légers bruits d'air à haute vitesse  
3 Autonomie réelle un peu juste

## auto MOTO NOTRE VERDICT

Par cette mise à jour, le Bentayga hybride rechargeable consolide ses prestations globales, dans la lignée d'un comportement sain et d'un haut niveau de confort.



# QUESTION DE SURVIE ?

LES GROS SUV DE LUXE ONT LA VIE DURE EN EUROPE, OÙ LEURS VERSIONS 100 % THERMIQUES SONT TRÈS LOURDEMENT TAXÉES. LA SOLUTION : LES CONVERTIR À L'HYBRIDE-RECHARGEABLE. AU PRIX DE QUELQUES SACRIFICES.

**L**ors de la sortie de la deuxième génération en 2015, restylée en 2019, Audi a mis les bouchées doubles pour faire maigrir son énorme SUV Q7. Mieux, la version hybride rechargeable diesel + électrique a troqué son bloc sans bougie pour un bon V6 turbo essence bien connu dans le groupe VW. La démarche du constructeur de Wolfsburg s'explique par le désamour des moteurs à gasoil hors Europe, et la volonté d'harmoniser sa gamme dans le monde entier. *Idem* à l'autre extrémité du catalogue, où le SQ7 abandonne son V8 TDI de 435 ch, au profit d'un V8 essence de 507 ch.

Dans ses versions plus vertueuses PHEV, le mastodonte d'Audi – 5,06 m de long et 2 535 kg (à vide), soit 130 kg de plus qu'une version 50 TDI (286 ch, 600 Nm) – se décline en 55 et 60 TFSIe, et s'équipe d'une chaîne cinématique thermique + électrique revendiquant 380 ou 456 ch. C'est au volant de cette dernière version, baptisée Competition, que nous avons

AVEC CE Q7,  
AUDI  
DÉMONTRE SA  
MAÎTRISE DE LA  
TECHNOLOGIE  
HYBRIDE-  
RECHARGEABLE

effectué plus de 500 km, sur des trajets mêlant ville, route et autoroute.

Doté d'un moteur électrique de 128 ch et 350 Nm, alimenté par une batterie de 17,3 kWh (14,4 kWh en capacité nette), le Q7 TFSIe parcourt ses premiers mètres sans engloutir un centilitre de sans-plomb et dans un remarquable silence, à peine troublé par un bruit de soucoupe volante digne d'un film des années 1980, pour se faire remarquer des piétons et cyclistes (selon la directive européenne imposant le système d'alerte acoustique du véhicule AVAS). Après 35 km de trajets urbain et péri-urbain parcourus en tout électrique, jusqu'à 135 km/h, en sollicitant peu les deux motorisations, la transition vers le moteur thermique s'opère dans une douceur appréciable. Jusqu'à ce que le feulement du V6 3.0 turbo de 340 ch vienne irrémédiablement affirmer le côté haut de gamme du Q7. En écrasant l'accélérateur, les performances deviennent alors prodigieuses, Audi annonçant un 0 à

100 km/h englouti en 5,7 secondes. Les reprises éclair exigent une certaine vigilance vers l'aiguille du tachymètre pour ne pas se mettre en "défaut routier", tant l'insonorisation et le silence qui en découle sont poussés à l'extrême. Tout ce joli petit monde mécanique s'associe à la transmission intégrale Quattro, elle-même reliée à l'excellente boîte automatique à huit vitesses, douce et réactive. Aux commandes, si la quiétude règne, le poids conséquent associé aux performances élevées font du Q7 PHEV une voiture certes vélocité, mais pas sportive. En cause : un comportement très placide et peu dynamique.

À bord, si la qualité de finition et l'habitabilité sont exemptes de tout reproche, il n'en est pas de même du volume du coffre (650 litres), qui perd 140 litres comparé à celui d'une thermique. Autre regret : la disparition de l'option sept places de la longue liste des équipements supplémentaires, afin de laisser place à la batterie.

En revanche, le réservoir conserve une capacité appréciable de 75 litres (-10 l seulement), qui autorise, même à rythme soutenu, plus de 600 km d'autonomie avec la batterie pleine. Côté consommation, une conduite souple permet aisément de tomber sous la barre des 11 l/100 km, voire nettement moins si les trajets quotidiens sont effectués en électrique et que la batterie est fréquemment rechargée (de 7 h 30 sur une prise domestique classique à 2 h 30 sur une prise 7,2 kW). Une utilisation qui pourrait séduire certains patrons de PME, ce très cher Q7 étant dispensé de malus, de carte grise et de TVS. ■

PAR S. LARROUMET, PHOTOS DR



## auto MOTO NOTRE VERDICT

Luxeux, confortable, vraiment performant et pouvant être économique à l'usage, ce Q7 hybride-rechargeable perd malheureusement quelques aspects pratiques et fait payer très cher ses qualités.

Données constructeur

## Acheter

**Audi Q7 60 TFSIe Competition**  
Version essayée : 95 815 €

À partir de 95 815 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	2,9/12,7
CO <sub>2</sub> (g)/malus	59-67/0 €
Puissance fiscale	22 CV
Pays de fabrication	Slovaquie

## GAMME PROPOSÉE

Essence 507 ch, 121 800 €
Diesel 286 ch, de 83 630 à 96 980 €
Hybride rechargeable, de 380 à 462 ch, de 81 515 à 95 815 €

## Conduire

Moteur thermique : V6, essence, inj. directe, turbo twin scroll, 24 soupapes, distribution variable par chaîne, stop & start, 2 995 cm <sup>3</sup> .	
Transmission : 4x4, auto. 8 vitesses.	
Puissance (ch à tr/min)	340 à 5 200
Couple (Nm à tr/min)	450 à 1 340
Moteur électrique : synchrone, 128 ch, 350 Nm.	
Batterie	Lithium-ion, triphasé, 308V, 168 cellules, 14 modules, capacité de 17,3 kWh (nette 14,4 kWh)
Puissance/couple cumulés	456 ch, 700 Nm
Poids (kg)	2 535
Long.xlarg.xhaut. (m)	5,06x1,97x1,74
Empattement (m)	3,00
Réservoir (l)	75
Vitesse maxi (km/h)	240
0 à 100 km/h (s)	5,7
Pneus de série	285/45 R 20
Pneus de l'essai :	235/35 R 22
	Hankook Ventus S1 Evo SUV

## Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	157/156
Coffre à 5 (l)	650

## OPTIONS CONSEILLÉES

Sièges AV ventilés et massants	1 700 €
Pack assistance ville	1 500 €
Pack assistant route	2 100 €
Affichage tête-haute	1 750 €
Phares laser	1 300 €

## Principaux concurrents

<b>BMW X5 xDrive 45e,</b> 394 ch, à partir de 84 350 €
<b>Porsche Cayenne E-Hybrid,</b> 462 ch, à partir de 96 300 €
<b>Volkswagen Touareg eHybrid,</b> 381 ch, à partir de 79 050 €

### On aime

3Fonctionnement de la chaîne cinématique  
3Performances  
3Confort/habitabilité  
3Finition/silence  
3Pas de malus, ni carte grise ni TVS

### On aime moins

3Pas de proposition sept places  
3Poids conséquent  
3Tarif  
3Volume de coffre diminué

# DEFENDER DE L'ENVIRONNEMENT

DANS SON INÉDITE VERSION HYBRIDE RECHARGEABLE, LE TOUT-TERRAIN DE SA MAJESTÉ TENTE DE SE DÉBARRASSER DÉFINITIVEMENT DE SON ÉTIQUETTE D'ENGIN ARCHAÏQUE ET VORACE.

**G**rimpant droit dans la pente, le sentier se dresse comme un mur infranchissable. La moindre pierre foulée se laisse fatalement entraîner avec nonchalance par la gravité, dans un bruit sec.

À peine troublée par le chant des oiseaux et le froissement des feuilles dans le vent, la quiétude ambiante tranche avec la violence de l'effort nécessaire pour gravir chaque mètre. Bien que les appuis soient sûrs, une

courte pause s'impose. Non pour reprendre son souffle. Mais simplement redresser le dossier du siège électrique d'un demi-degré. Oui, la randonnée pédestre, c'est bien. Mais l'aventure en Land Rover





# MENT ?

Defender, ce n'est pas mal non plus. Surtout maintenant qu'il se fait (un peu) plus respectueux de l'environnement, du moins qu'il sait y évoluer en silence, en adoptant pour la première fois une motorisation hybride rechargeable.

Dans cette version P400e, uniquement compatible avec la carrosserie longue 110, l'icône britannique s'inspire de ses luxueux frères Range

Sport et Range Rover du même nom, en associant un 2.0 turbo essence et une machine électrique intégrée à la boîte auto à 8 rapports. Transmission qui, dans le cas présent, délaisse son traditionnel convertisseur pour un embrayage piloté permettant de désaccoupler la chaîne de traction du bloc thermique lorsque celui-ci cesse de s'activer. Comme en mode EV, par exemple.

Bien qu'il n'ait alors que 105 kW (soit 143 ch) et 275 Nm seulement à sa disposition, ce cube de 2,6 tonnes (!) ne craint toujours pas la moindre ascension une fois bardé de ses nombreuses assistances à la conduite en tout-terrain. Mieux, la force constante, caractéristique du moteur électrique à bas régime, permet d'évoluer en milieu hostile avec encore davantage de fluidité qu'en devant dompter de



simples chevaux-vapeur. En contrepartie, il ne faut pas espérer parcourir beaucoup plus d'une trentaine de kilomètres, contre 43 annoncés, avant de faire ronfler la mécanique essence, ou de devoir de nouveau remplir 19,2 kWh de la batterie.

Ceci dit, celle du Defender admet jusqu'à 50 kW en courant continu pour retrouver 80% de sa capacité en 30 minutes. La moindre borne reste de toute façon préférable au mode Save, qui permet de recharger les piles en roulant, mais qui ne fait que creuser l'appétit du 4-cylindres. Dans un plus classique mode hybride, la consommation est déjà très

**LE SEUL  
DEFENDER  
DU  
CATALOGUE  
À ÉCHAPPER  
AU MALUS  
DE 30 000 €**

difficile à contenir sous les 10 l/100 km. Ce que cette Land Rover tente de justifier par des accélérations vigoureuses, dans une sonorité loin d'être désagréable.

Énergiques, ses 404 ch et 640 Nm cumulés ne submergent pas pour autant le châssis, garant de mouvements de caisse bien jugulés, et donc d'un comportement routier assuré. Désormais aussi à l'aise à bonne vitesse sur autoroute qu'en plein borbier, le "Def" offre en prime le confort d'une bonne berline, en présence, sur cette motorisation, de l'amortissement piloté pneumatique en série.

D'une sobriété soumise à condition,

ce P400e recèle un dernier argument : il est le seul Defender du catalogue à échapper au malus de 30 000 €. Ce qui, en France, lui confère un avantage de 20 000 € face au diesel D300 équivalent (voir l'encadré). Parce qu'il n'y a pas que l'environnement, il y a aussi des questions d'argent. ■

PAR R. VANNIER, PHOTOS DR

**auto** **MOTO** **NOTRE VERDICT**

*En mesure d'évoluer dans la nature en silence, ce tout-terrain au charme dévastateur présente surtout un intérêt fiscal.*



On aime	On aime moins
3 Silence de l'électrique	3 Consommation batterie vide
3 Capacités tout-terrain intactes	3 Autonomie électrique
3 Puissance de recharge	3 Poids démesuré



Données constructeur

## Acheter

**Land Rover Defender 110 P400e S**

Version essayée : 80 200 €

À partir de 75 500 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km)	3,3-3,9/10,3
CO <sub>2</sub> (g)/malus	75-89/0 €
Puissance fiscale	19 CV
Pays de fabrication	Slovaquie

## GAMME PROPOSÉE

Essence, de 400 à 525 ch, de 66 500 à 129 600 €

Diesel, de 200 à 300 ch, de 54 100 à 103 800 €

Hybride rechargeable 404 ch, de 75 500 à 108 400 €

## Conduire

Moteur : longitudinal avant, 4-cylindres turbo, injection directe, distribution variable, 16 soupapes, stop & start, 1 997 cm<sup>3</sup> + moteur électrique.

Transmission : intégrale, automatique 8 rapports.

Puissance cumulée (ch à tr/min) 404 à 5 500

Couple cumulé (Nm à tr/min) 640 à 1 500

Poids (kg) 2 600

Long.xlarg.xhaut. (m) 5,02\*x2,01x1,97  
\*roue de secours incluse

Empattement (m) 3,02

Réservoir (l) 90

Vitesse maxi (km/h) 191

0 à 100 km/h (s) 5,6

Pneus de série 255/70 R20

Pneus de l'essai : Goodyear Wrangler A/T Adventure

## Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm) 162/159

Espace jambes AR (cm) 77

Coffre à 5/à 2 (l) 670/1 759

## OPTIONS CONSEILLÉES

Terrain Response 2 857 €

Câble de recharge domestique 262 €

Affichage tête-haute 1 396 €

## Principal concurrent

Jeep Wrangler 4Xe, à partir de 68 200 €

## DEFENDER D300 MHEV

Gage de simplicité, les Defender diesel ne disposent plus que d'un seul bloc sous leur capot : un 6-cylindres en ligne 3.0. D'une puissance de 200, 250 ou 300 ch, il s'associe systématiquement à un réseau 48V pour recevoir le soutien d'un alternodémarrreur. Probante en matière de plaisir de conduite, surtout sur la déclinaison la plus musclée, laquelle, en plus d'une cavalerie respectable, totalise 650 Nm de couple, la solution rend le stop & start extrêmement discret et apporte une souplesse très appréciable lors des relances. Mais contrairement à d'autres motorisations "micro-hybridées", celle-ci ne permet pas d'évoluer en roue libre, moteur coupé. Voilà qui explique en partie une consommation qui a frôlé les 10 l/100 km à l'ordinateur de bord lors de ce premier contact, malgré un pied léger.



Nous ne manquerons pas de nous faire un second avis à l'occasion d'un plus long périple, ce diesel restant *a priori* la mécanique la mieux indiquée pour les gros rouleurs qui ne voyagent jamais sans leur Defender.



# MASTER CLASSE

C'EST UNE VOITURE ÉLECTRIQUE ENDURANTE  
ET UNE PERFORMANTE BERLINE À ESSENCE.  
VOICI LA MERCEDES C300E.



**A**vec 60 km d'autonomie électrique, elle aurait déjà retenu notre attention. Mais en version 300e, la nouvelle Classe C (nom de code W206) va bien au-delà de ce à quoi les hybrides rechargeables nous ont habitués. Elle serait capable de parcourir environ 100 km sans aspirer le moindre millilitre d'essence.

Sur le papier, c'est remarquable, mais cela paraît presque un peu gros ! Sauf qu'à la place d'une batterie de 13,5 kWh de capacité, comme celle de sa devancière, cette nouveauté embarque un bloc d'accumulateurs de 25,4 kWh. Ajoutez à cela des progrès considérables sur la consommation électrique et vous obtenez une Classe C devenue impressionnante. Capable de filer à plus de 150 km/h en mode électrique et de couvrir de longues distances, l'allemande ras-

**EN HYBRIDE,  
LA  
NOUVELLE  
CLASSE C  
RASSEMBLE  
LE MEILLEUR  
DES DEUX  
MONDES**

semble le meilleur des deux mondes. Les compromis, c'est fini : il est désormais possible de rouler en électrique tous les jours, même en habitant loin de son lieu de travail, et de ne consommer du carburant que lors des (très) longs trajets. Nous en avons fait l'expérience lors d'un trajet d'environ 110 km en Allemagne, mêlant ville, réseau secondaire et voies (très) rapides, que nous aurions presque pu établir sans faire appel au 4-cylindres.

Avec sa machinerie électrique pour épauler un 1.5 turbo de 204 ch, la C300e affiche une puissance cumulée de 312 ch et un total de 550 Nm de couple. Si les chronos officiels sont encore au stade de l'homologation, autant vous dire que les performances s'avèrent plutôt réjouissantes... Chaque franche pression sur la pédale de droite vous enfonce

dans votre siège lorsque la batterie est encore chargée. Le reste du temps, la disponibilité et la douceur du système en mode hybride profitent au bien-être et à l'agrément, avec une boîte de vitesses automatique à 9 rapports très bien gérée. Seul petit défaut de cette Classe C : son moteur thermique, qui absorbe un peu moins de 9 l/100 km lorsqu'il "travaille" tout seul (batterie vide), se fait un peu entendre lors des fortes sollicitations.

Si elle n'entrave pas en apparence le volume de coffre, toutefois limité à moins de 400 litres, la batterie conséquente, située à l'arrière du châssis, engendre un surpoids qui rapproche dangereusement cette Classe C des deux tonnes. Mais cela ne se ressent pas vraiment lors de la conduite. Simple propulsion reposant sur une toute nouvelle plateforme appelée



MRA (Modular Rear Architecture), la C demeure confortable, saine et très sûre, avec un train avant engageant et un comportement plaisant. Les roues de notre modèle d'essai, de 18", profitent d'ailleurs au confort de suspension : cette version hybride rechargeable, obligatoirement dotée d'un amortissement pneumatique sur l'essieu arrière, s'est avérée plus moelleuse que la C220d essayée précédemment en finition AMG et bardée de jantes 19". Côté recharge, avec une puissance maximale de 55 kW, Mercedes assure que la batterie Lithium-ion peut être intégralement "remplie" en trente minutes depuis une borne rapide. Mais ces motorisations PHEV ont surtout vocation à être branchées à domicile ou sur son lieu de travail ; comptez deux bonnes heures depuis une borne 11 kW.

Accueillante, avec une planche de

bord évoquant celle de la nouvelle Classe S, la C300e comprend un écran tactile de 11"9 parfaitement intégré, ainsi qu'une dalle numérique de 12"3 en guise de compteurs. Son attirail technologique, innovant et complet, répond toutefois à une interface nécessitant quelques jours d'apprentissage. On notera aussi que l'habitabilité ne progresse pas par rapport à celle de la précédente mouture, malgré un empattement revu à la hausse (+2,5 cm).

Côté finances, le tarif de cette Classe C300e, qui sera aussi proposée en break, n'est pas encore officiel. On l'imagine un peu supérieur à 60 000 €. Mais que les très gros rouleurs patientent : une version hybride rechargeable "de", équipée d'un moteur diesel, devrait également intégrer la gamme. ■

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

Données constructeur

## Acheter

**Mercedes C300e**

Version essayée : 62 300 € (estimation)

À partir de 62 000 € (estimation)

Conso moyenne constructeur/	
durant l'essai (l/100 km)	nc
CO <sub>2</sub> (g)/malus	nc/0 €
Puissance fiscale	nc CV
Pays de fabrication	Allemagne

## GAMME PROPOSÉE

Essence 204 ch, de 49 550 à 52 500 €

Diesel 200 ch, de 52 950 à 55 900 €

Hybride essence rechargeable, 312 ch, tarif non défini

## Conduire

Moteur : avant, 4-cylindres, essence, turbo, 1 496 cm<sup>3</sup> - 204 ch/300 Nm.

Moteur électrique : synchrone à aimant permanent - 129 ch/440 Nm.

Batterie : Lithium-ion, 25,4 kWh.

Transmission : propulsion, automatique, 9 vitesses.

Puissance cumulée (ch)	392
Couple cumulé (Nm)	550
Poids (kg)	1 880
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,75x1,82x1,44
Empattement (m)	2,87
Réservoir (l)	nc
Vitesse maxi (km/h)	250
0 à 100 km/h (s)	nc
Pneus de série	Goodyear Eagle F1
Pneus de l'essai AV-AR :	225/45 R 18- 255/40 R 18

## Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	148/145
Espace jambes AR (cm)	74
Coffre à 5/à 2 (l)	nc

## Principales concurrentes

**BMW 330e**, hybride rechargeable, 292 ch, à partir de 52 750 €

**Volvo S60 Recharge T6**, hybride rechargeable, 253+87 ch, à partir de 59 750 €

**Peugeot 508 PSE**, hybride rechargeable, 360 ch, à partir de 67 100 €

### On aime

3Autonomie électrique  
3Consommations et performances  
3Présentation et équipements

### On aime moins

3Volume de coffre  
3Tarif et prix des options  
3Gabarit en hausse

## NOTRE VERDICT

Cette C300e impressionne par son autonomie électrique. Elle ne sera pas la plus accessible, mais se présente comme la meilleure voiture hybride rechargeable du marché !

DEPUIS 2015, LE GROS ROADSTER DE SUZUKI A FAIT DU CHEMIN. LA VERSION "NAKED" DE LA GSX-R MARQUE TOUJOURS PAR SON ESPRIT SPORTIF, SON CARACTÈRE, MAIS AUSSI ET SURTOUT, PAR UNE GRANDE FACILITÉ DE PRISE EN MAINS.

# BON CARACTÈRE

**L**e roadster de grosse cylindrée de Suzuki a bien changé depuis son lancement en 2015. Son design plutôt sage s'est peu à peu effacé pour laisser place à une esthétique plus incisive et affûtée, à l'image de cette toute dernière version. Le constructeur d'Hammatsu n'a pas fait dans la demi-mesure en optant pour un design musclé, et notamment, une tête de

fourche avec des feux à LED superposés, des écopés plongeantes et une part belle faite à la mécanique. Un look à la fois agressif et dépouillé parfaitement assumé, qui ne laisse pas pour autant la finition au hasard. Le roadster est d'excellente facture et ne saurait souffrir de quelconque critique du point de vue de l'ajustement des pièces ou d'éventuels câbles apparents. Le constructeur a

clairement franchi un palier sur ce point, et ce n'est pas le seul !

Alors que la GSX-S 1000 était une moto caractérielle, peu complexe à apprivoiser, mais nécessitant un peu d'expérience, la version Euro5 étonne par sa facilité de prise en main. C'est autour du Mans, dans des conditions changeantes, que nous avons effectué cet essai, en compagnie de trois *marshalls* de renom :





## Caractéristiques

Moteur: 4-cylindres en ligne, 4T, refroidissement liquide, injection électronique, 16 soupapes, 999 cm <sup>3</sup> .	
Puissance (ch à tr/min)	152 à 11 000
Couple (Nm à tr/min)	106 à 9 250
Poids (kg)	214
Hauteur de selle (mm)	810
Réservoir (l)	19
Conso moyenne (l/100 km)	nc
Prix	13 199 €

Sylvain Guintoli, Gregg Black et Xavier Simeon, les trois pilotes du SERT vainqueurs des 24 Heures du Mans 2021. De quoi augmenter légèrement la pression... Heureusement, pour nous aider dans notre tâche, nous journalistes, les précieuses aides électroniques veillent au grain. Parmi elles, le Suzuki Drive Mode Selector (SDMS), le système de contrôle de traction, une commande des gaz de type ride-by-wire, un Quickshifter up & down, le Suzuki Easy Start et le Low RPM Assist. Ainsi dotée, la GSX-S se révèle particulièrement simple à prendre en mains et s'adapte à tous types de conditions. Difficile à croire lorsqu'on prend place sur une bête au look aussi agressif. Pourtant, dès les premiers tours de roues, on trouve rapidement ses repères.

Sage et tranquille, la GSX-S sait montrer les crocs lorsque le rythme s'intensifie. Sa force réside dans sa polyvalence, grâce à un moteur très bien pensé. Le 4-cylindres en ligne issu de la sportive de la gamme est ici plein sur tous les rapports, coupleux et distillant un rendement appréciable jusque dans les tours élevés. Avec une puissance de 152 ch à 11 000 tr/min, et surtout, un couple moteur de 106 Nm à 9 250 tr/min, la japonaise n'a pas à rougir face à la concurrence. En complément,

**DU  
CARACTÈRE,  
UNE  
ESTHÉTIQUE  
OSÉE, MAIS  
QUELLE  
FACILITÉ !**

le Suzuki Drive Mode Selector offre le choix entre trois cartographies moteur, selon les conditions d'utilisation ou les préférences du pilote. Une version améliorée du système de contrôle de traction, avec un choix élargi à 5 modes (+ désactivé), au lieu de 3 (+ désactivé) sur la précédente génération, parfait l'ensemble. Afin d'exploiter au mieux la machine, Suzuki a conservé ce qui faisait la force de la GSX-S, à savoir un cadre périmétrique très rigide et une partie-cycle parfaitement adaptée.

La version "naked" de la sportive est très bien dotée en termes de partie-cycle, ce qui en fait un véritable outil sur route, mais aussi une machine très sécurisante si besoin. Au cours de la journée d'essai, la météo et le revêtement changeants nous ont permis de tester la GSX-S dans toutes les configurations. Et le roadster s'en est très bien sorti ! La fourche KYB inversée de 43 mm, parfois un peu sèche, est entièrement réglable, en précharge, compression ou détente. *Idem* pour la suspension arrière de type Pro-link, avec réglages de détente hydraulique et de précharge du ressort. Sur les routes bosselées, le confort est limité, mais lorsqu'on attaque fort sur revêtement neuf, c'est un régal. D'autant que les nouveaux pneus

### On aime

3 Moteur expressif  
3 Design progressiste  
3 Facilité de prise en mains

### On aime moins

3 Suspension ferme  
3 Écran digital monochrome  
3 Monte pneumatique d'origine

Dunlop Roadsport 2 sont adaptés. Le freinage est facile à doser, grâce aux meilleurs étriers monoblocs à fixation radiale de chez Brembo. Lesquels affichent chacun 4 pistons de 32 mm de diamètre et pincent des disques flottants de 310 mm, pour une grosse puissance de freinage.

Sportive, mais pas uniquement, la GSX-S 1000 est une bonne surprise et offre plus de polyvalence, à l'image de son réservoir, dont la contenance a été portée à 19 litres. Difficile de faire mieux, d'autant que le prix, de 13 199 €, est une fois de plus contenu. ■

PAR Y. GENOUVRIER, PHOTOS DR

## auto MOTO NOTRE VERDICT

**Suzuki a su réinventer son gros roadster sans bouleverser les codes. Simple et efficace, la GSX-S 1000 est un pur produit d'Hamamatsu dans l'esprit.**

à l'essai | HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1250 | à partir de 15 990 €

# RENDEZ-VOUS EN TERRE...

AVEC LA PAN AMERICA, LA FIRME HARLEY  
FAIT SES PREMIERS PAS DANS L'UNIVERS  
DU TRAIL. EN PARTANT DU BON PIED ?







**D**ésormais, au cœur d'une gamme plus pensée pour les porteurs de veste à franges que pour les enduristes au nez poussièreux, il y aura ça : un engin haut sur pattes appartenant à la catégorie des trails. Avec la Pan America, l'entreprise de Milwaukee s'aventure sur des terres qu'elle ne connaît pas. Mais, même si elle n'a pas les cylindres à plat comme la BMW GS 1250, référence incontestée du segment des maxi trails, l'américaine vise juste. Elle fait réagir les vendeurs de BMW et attise la curiosité – et l'intérêt – des pilotes de KTM et des amateurs de Ducati haut perchés. Cette intrigante machine dévoile un inédit V-twin de 1252 cc, appelé Revolution Max, à distribution variable, aéré par 8 soupapes, ouvert à 60 degrés, refroidi par eau et doté d'une course courte pour envisager des hauts régimes.

Toutefois, son timbre de voix n'intimide pas plus que ça au ralenti, et sa souplesse agréable, avec 13 mkg de couple, n'en fait pas une référence. D'autant que des vibrations apparaissent à certains régimes intermédiaires, et elles n'ont rien à voir avec celles qui accompagnent habituellement le "potato sound" si caractéristique des Harley que l'on connaît.

Il faut donc chercher plus loin pour découvrir le vrai caractère du bicylindre, là où les puristes de Milwaukee ne sont jamais allés : au-delà de 5500 tr/min. Et la magie opère, avec 150 ch et un régime maxi fixé à 9500 tr/min. Le 1250 accélère la digestion du burger et vous repousse le fondement vers l'arrière de l'épaisse selle, le tout dans une sonorité virile et communicative. Jamais une Harley thermique n'a montré autant

**JAMAIS  
UNE HARLEY  
THERMIQUE  
N'A FAIT  
PREUVE  
D'AUTANT  
D'ENTRAIN**

d'entrain... Celle-ci sera même capable, avec son *shifter* attendu courant 2022, de passer les rapports sans obliger son conducteur à embrayer. Et elle peut déjà se pencher généreusement dans les virages sans limer les repose-pieds, avec un comportement très naturel et facile d'accès.

Malgré son poids (258 kg en version Special) et son empattement généreux, l'américaine rassure et se montre même dynamique, changeant d'angle efficacement et sans plonger au freinage. Un régal pour les sorties du week-end, qui n'a rien d'incompatible avec les besognes de la semaine. Son gabarit, impressionnant de loin, s'avère finalement assez compact, facilitant l'évolution en inter-files, tandis que la maniabilité reste plus que convenable. La protection profite d'un petit pare-brise ajustable en hauteur d'une main, selon quatre positions. Quant aux aventuriers souhaitant goûter de la terre, ils se réjouiront d'une position idéale lorsque l'on conduit debout, avec, en prime, un levier de pédale de frein ajustable en hauteur.

Pour s'avérer aussi polyvalente, la Pan America Special (18 290 €), qui profite d'un démarrage sans clé, s'en remet à des programmes de conduite que l'on peut paramétrer soi-même. Ils influent sur l'amortissement, la cartographie moteur et les aides à la conduite. Son contrôle de traction et son ABS arrière peuvent aussi se déconnecter, tandis que son éclairage s'adapte aux virages en dirigeant un flux lumineux vers l'intérieur de la courbe. Sur son ordinateur de bord inclinable à écran (tactile) de 6"8, à la lisibilité perfectible, mais au fonctionnement intuitif, il est même possible d'ajuster la hauteur

à l'arrêt : à chaque feu rouge, la moto peut s'abaisser automatiquement de 3 cm, permettant aux petits gabarits de poser les pieds à plat. Une attention appréciable, qui démontre que la firme réputée pour ses customs, après avoir lancé une étonnante LiveWire 100% électrique, a parfaitement soigné le développement de son premier trail. Quel sera son prochain challenge ? Même s'il s'agit d'un scooter, nous irons l'essayer. Et tant pis pour ma veste à franges ! ■

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

### Caractéristiques

Moteur : 2-cylindres en V, 8 soupapes, refroidissement liquide, 1 252 cm <sup>3</sup> .	
Puissance (ch à tr/min)	150 à 9000
Couple (Nm à tr/min)	127 à 6750
Poids (kg)	229
Hauteur de selle (mm)	869/894
Réservoir (l)	21,2
Prix (à partir de)	15 990 €

#### On aime

3Comportement et agrément  
3Performance et caractère moteur  
3Équipement en version Special  
3Apparence tranchée

#### On aime moins

3Quelques vibrations parasites  
3Lisibilité de l'instrumentation  
3Accès à la béquille latérale

### auto MOTO NOTRE VERDICT

**Cette Pan America se montre plus qu'intéressante : elle est performante, enthousiasmante, et véritablement compétitive côté tarif.**

## PRIME À LA CASSE OFFREZ-VOUS UN VÉLO !

Il est désormais possible de bénéficier d'une prime environnementale pour l'achat d'un vélo électrique en mettant son ancien véhicule thermique au rebut. Jusque-là réservé à l'obtention d'une voiture zéro-émission, ce coup de pouce de l'État peut atteindre 1 500 €. Attention, cette aide est plafonnée à 40 % du prix d'achat du vélo électrique. La "loi climat" prévoit également

la mise en place d'un tout nouveau bonus dédié à l'acquisition de vélos cargos, dont le gouvernement souhaite développer l'usage. Valable dès à présent, celui-ci est plafonné à 1 000 € ou 40 % du prix d'achat total.



## RENAULT LA ZOÉ REMPLACÉE PAR LA R5

Lancée en 2012, la Renault Zoé quittera le catalogue Renault d'ici à 2024.

La citadine électrique ne sera pas supprimée du jour au lendemain, mais ne sera tout simplement pas renouvelée au terme de sa carrière. La future retraitée

passera rapidement le flambeau à la Renault 5 électrique, dévoilée il y a quelques mois sous forme de concept et exposée au Salon de Munich début septembre. La version de série reposera sur la plateforme CMF-B EV du groupe,

jugée "très compétitive en termes de coûts" par Luca de Meo. Si les tarifs n'ont pas encore été annoncés, ils devraient être moins élevés que ceux de la Zoé, qui débute actuellement à 32 500 €, hors bonus écologique.





## ALPINE PLUS DE 200 CH POUR LA CITADINE ?

Les informations arrivent au compte-gouttes sur la future gamme électrique d'Alpine, notamment sa citadine, dont on apprend qu'il s'agira d'une version sportive de la future Renault 5. Les deux citadines électriques partageront donc la même plateforme CMF-B, celle de la Renault Clio. La petite Alpine devrait hériter la batterie de 52 kWh de la Renault Zoé, affichant une autonomie de 400 km environ. Côtés performances, il se murmure que l'auto embarquera le moteur de la future Renault MéganE, qui développerait pas moins de 217 ch.

## INSOLITE 1000 CH POUR CETTE SUPERCAR ÉLECTRIQUE

Dévoilée au Festival of Speed de Goodwood en juillet, la McMurtry Sperling a fait forte impression : cette petite sportive britannique se distingue par une carrosserie intégralement réalisée en fibre de carbone, aux faux airs de Batmobile. Mais ce qui retient surtout l'attention, c'est sa motorisation 100% électrique, revendiquant pas moins de 1000 ch. De quoi afficher un impressionnant rapport poids/puissance de 1 ch/kg. Alimentée par une batterie de 60 kWh, l'auto pourrait rouler à pleine puissance durant 30 à 60 minutes... avant la panne. Que les mélomanes se rassurent, la McMurtry Sperling conserve de la voix. Grâce à deux turbines de 80 ch chacune, elle est capable de produire un son atteignant les 120 décibels. Attention les oreilles !



## RADAR ANTI-BRUIT PREMIÈRES SANCTIONS EN 2022

Les radars antibruit, jusqu'alors en phase de test, verbaliseront les usagers de la route indécents à partir du début d'année prochaine. Déjà installés dans huit villes telles que Toulouse, Nice, Rueil-Malmaison ou Saint-Forget, dans la vallée de Chevreuse, ces dispositifs ont pour vocation à lutter contre la pollution sonore, qui représenterait un coût pour l'État de plus de 156 milliards

d'euros par an, selon une étude menée par l'Agence de la transition écologique. D'après ce rapport, plus de 25 millions de personnes seraient directement impactées par ces nuisances, en particulier sur leur santé. Également surnommé "radar méduse", en raison de sa forme, ce radar de bruit sanctionnera donc les véhicules émettant un son dépassant un seuil encore à déterminer.



la fin du moteur thermique ?



# BRUXELLES SIGNE L'ARRÊT DE MORT DU MOTEUR THERMIQUE

DANS À PEINE 15 ANS, ON NE TROUVERA PLUS DE MOTEUR À COMBUSTION INTERNE SUR LE MARCHÉ DES VÉHICULES NEUFS. AINSI EN A DÉCIDÉ LA COMMISSION EUROPÉENNE, QUI SERRE ENCORE D'AVANTAGE LA VIS SUR LE CO<sub>2</sub> ET LA POLLUTION. MAIS LA PROPOSITION DOIT ÊTRE AVALISÉE PAR LES ÉTATS.

**L**e 14 juillet symbolise, chez nous, la Révolution. En 2021 en Europe, on se souviendra peut-être de cette date comme de celle qui a fait plier l'industrie automobile, en lui imposant la solution unique de la voiture électrique. Dans le cadre de ce qu'elle appelle le "Fit for 55\*", la Commission européenne souhaite en effet une réduction de 55% des émissions de véhicules (voitures et utilitaires légers) d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 2021, et de 100% cinq ans plus tard. Concrètement, le "zéro émission" s'appliquera à toutes les voitures neuves en 2035. La sanction se révèle plus sévère que prévu. Jusqu'à présent, l'Europe affichait un objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 15% pour 2025 et de 37,5% pour 2030, ce qui est déjà considé-

nable. En décrétant un seuil de 0 g/km dès 2035, la Commission condamne donc de fait le moteur thermique. Et si elle a beau jeu d'invoquer "la neutralité technologique", la seule alternative possible est celle du véhicule électrique.

Poussée par les associations environnementales, l'Europe a voulu frapper fort en mettant un coup d'arrêt au secteur du transport routier, le seul à voir ses émissions régulièrement augmenter (on estime qu'elles représentent 20% des émissions de gaz à effet de serre). C'est aussi une manière de faire payer le *dieselgate* à l'industrie automobile. Depuis ce scandale des moteurs truqués, Bruxelles n'a eu de cesse de modifier les règles du jeu, en instaurant un nouveau cycle d'homologation (WLTP, au lieu du NEDC), des tests sur route pour les émissions (RDE), et en abaissant plusieurs fois les seuils de CO<sub>2</sub>. Et ce n'est pas tout. Car, en parallèle, la Commission durcit également les normes antipollution. En 246 pages, Bruxelles détaille sa stratégie.

#### LE CALENDRIER PRÉVU PAR LA COMMISSION

##### 2022 : les compteurs remis à zéro

À bord des véhicules, la présence d'un "mouchard", obligatoire depuis janvier 2021, va permettre d'établir la consommation réelle en Europe. Les données seront publiées par l'Agence Européenne de l'Environnement et comparées aux objectifs. À partir de 2025, elles seront enrichies des chiffres récoltés par les États membres. C'est aussi l'année prochaine, le 31 octobre, que sera connu le seuil d'émissions de CO<sub>2</sub> à partir duquel sera calculé l'objectif de réduction des 55% en vue de 2030, ainsi que le seuil intermédiaire de 2025. En 2020, ce seuil était de 95 g, selon le cycle WLTP.

##### 2025 : une norme Euro 7 très contraignante

Non évoquée lors du 14 juillet, la future norme Euro est redoutée par les constructeurs. Alors que l'industrie doit actuellement se conformer à la norme Euro 6 (la dernière version applicable depuis janvier de cette année est la 6.3, également appelée Euro 6.d ou Euro 6.d full), la prochaine s'appliquera en 2025. Outre une baisse drastique des particules fines et des oxydes d'azote (NOx), Euro 7 devrait également intégrer des polluants jusqu'à présent non réglementés, comme les particules très fines issues du freinage, des pneumatiques, ou encore l'ammoniac. En 2025, l'Europe

envisage aussi de mettre fin au traitement de faveur dont bénéficiaient certains constructeurs (en particulier allemands) sur le CO<sub>2</sub>, en fonction du poids de leurs voitures. Les mêmes règles s'appliqueront à tous.

##### 2026 : une clause de revoyure

À cette date, la Commission prévoit de dresser un bilan – puis tous les deux ans ensuite – des progrès obtenus dans le cadre de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030 et au-delà.

##### 2030 : des moteurs à ultra-bas CO<sub>2</sub>

Si l'on prend comme base de calcul les 95 g de CO<sub>2</sub> exigés pour 2020, et qu'on applique une réduction de 55%, les constructeurs devraient respecter une valeur inférieure à 43 g CO<sub>2</sub>/km. Ce qui est moins qu'un hybride rechargeable actuel (50 g). La réglementation s'appliquera aussi aux petits constructeurs qui produisent entre 1000 et 10 000 voitures par an, ou entre 10 000 et 22 000 utilitaires. En revanche, ceux qui réalisent moins de 1000 véhicules annuels bénéficieront d'une dérogation. À noter que la Commission n'octroiera plus de

bonus aux hybrides rechargeables (jusqu'à 50 g/km) après 2030. Pas plus qu'elle ne souhaite accorder d'avantages aux carburants synthétiques et d'origine renouvelable.

##### 2035 : le chant du cygne pour le thermique

L'échéance est fixée avec 5 ans d'avance sur la date de 2040, inscrite par la France dans le cadre de sa Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), sachant que le gouvernement avait déjà proposé de réduire la voilure en interdisant, dès 2030, la vente de voitures émettant plus de 95 g de CO<sub>2</sub> dans sa loi Climat et Résilience. ■

PAR L. MEILLAUD, PHOTOS DR

*\*Un paquet législatif visant à réduire de 55% les émissions de CO<sub>2</sub> au cours de la prochaine décennie, afin de mettre progressivement fin à la dépendance économique de l'Union européenne vis-à-vis des combustibles fossiles. Le texte s'aligne sur l'accord sur le climat de Paris (COP 15 de 2015) et le "Pacte Vert" (Green Deal) annoncé par la Commission. La volonté est d'arriver à la neutralité carbone en 2050.*

## CALENDRIER AVANCÉ, ÉMISSIONS ABAISSÉES, L'EUROPE FRAPPE FORT

Après 2030, la Commission européenne n'octroiera plus de bonus aux véhicules hybrides rechargeables, comme le Peugeot 3008 HYbrid.



# L'EUROPE SE TIRE-T-ELLE UNE BALLE DANS LE PIED ?

La commission européenne réunie en session, le 14 juillet 2021.



AVEC LA MISE AU REBUT DU MOTEUR À COMBUSTION, L'INDUSTRIE EUROPÉENNE SE PRIVE D'UN AVANTAGE COMPÉTITIF SUR LA CHINE. ET ELLE VA DEVOIR FAIRE FACE À UNE CASSE SOCIALE, SANS POUR AUTANT REPRENDRE L'AVANTAGE SUR LES BATTERIES.

**À** la suite des annonces de Bruxelles, les réactions n'ont pas tardé. "Interdire une technologie n'est pas une solution rationnelle à ce stade", a ainsi déclaré l'ACEA. L'association des constructeurs européens estime que "toutes les options, y compris les moteurs thermiques très efficaces, les hybrides et les véhicules à hydrogène doivent jouer un rôle dans la transition vers

ÂPRES DÉBATS  
ET BRAS  
DE FER EN  
PERSPECTIVE  
AU  
PARLEMENT  
EUROPÉEN

la neutralité climatique". A priori, les ingénieurs avaient même de la ressource, en particulier avec les carburants synthétiques issus d'énergies renouvelables et pouvant être brûlés dans les moteurs actuels (et distribués dans des stations classiques). Le bon vieux moteur pouvait aussi endosser le rôle de prolongateur d'autonomie sur des véhicules électriques, à l'image du système e-Power déployé par Nissan...

D'un côté, la Commission reconnaît à l'industrie européenne d'avoir tiré avantage de son savoir-faire dans le moteur en exportant sa technologie dans le monde entier. Mais, de l'autre, elle se justifie en prétextant l'urgence climatique et les effets néfastes sur la qualité de l'air, et en attribuant à l'Europe un rôle de leader dans le déploiement d'une mobilité zéro émission. Ce qui reste à prouver...



Plateforme modulaire électrique de Renault-Nissan.

### UN CADEAU FAIT AUX CHINOIS ?

En France, l'industrie nationale – réunie sous la bannière de la PFA (Plateforme de la Filière Automobile et Mobilités) – a plaidé la cause de l'hybride rechargeable auprès du Président Macron. Et elle a trouvé un écho positif à l'Élysée. Pour le moment cependant, Bruxelles écarte ce type de motorisation. En France, le Président de la FIEV (Fédération des Industries d'Équipements de Véhicules), Claude Cham, avait déjà tiré la sonnette d'alarme. Dans une tribune publiée juste après le 14 juillet, il s'étonnait *“de ce formidable cadeau que nous nous apprêtons à faire à nos (redoutables) amis chinois”*, rappelant que les autorités de Pékin ont aidé leurs industriels à devenir des champions de la batterie, forçant les constructeurs étrangers à s'allier avec les producteurs locaux, assurant ainsi un précieux transfert technologique. *“Si les États-Unis, voire l'Allemagne, ont les moyens d'assumer le rapport de forces, la France n'est pas (n'est plus) un leader technologique disposant éventuellement des mêmes arguments. La Chine, premier fabricant mondial de batteries, a donc toutes les raisons de se réjouir de cette évolution en marche”*, affirmait-il. Il insistait également sur le fait que les plans stratégiques mis en place par les équipementiers seraient alors *“irréversibles”*. Rappelons que l'industrie automobile en Europe

représente 7% du PIB, avec une production de 14,6 millions de véhicules par an, et 6,7% des emplois. Autant dire que l'impact ne sera pas neutre.

### UNE DÉCISION ANTICIPÉE PAR LES CONSTRUCTEURS

Pour l'heure, l'objectif de neutralité carbone en 2035 proposé par la Commission européenne devrait faire l'objet d'âpres débats, voire de véritables bras de fer au Parlement européen, puis au Conseil des ministres des 27. Les pays producteurs d'automobiles, dont la France, l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie, vont devoir batailler pour faire entendre leur voix. *A priori*, la présidence européenne slovène de l'Union Européenne prévoit une première réunion entre les États-membres en octobre, pour un texte qui pourrait être définitivement adopté en 2022, durant la présidence française. De même, la norme Euro 7 risque d'être encore abondamment discutée, des assouplissements étant possibles. En attendant, les constructeurs ont large-

ment anticipé la disparition du moteur thermique. C'est le cas de Smart, qui ne produit que de l'électrique depuis 2020. Ce sera bientôt celui de Lotus, d'Alpine, ou encore de Jaguar (en 2025). À partir de 2026, Audi cessera de commercialiser de nouveaux modèles à moteur à combustion (même sous forme d'hybride rechargeable). En 2030, Bentley, Fiat, Ford (en Europe), Land Rover, Mercedes, Mini et Volvo, qui espère déjà réaliser la moitié de ses ventes avec des modèles électriques dès 2025, leur emboîteront le pas. Volkswagen devrait solder ses derniers modèles à moteur thermique entre 2033 et 2035. Parmi les géants de l'automobile, General Motors a été l'un des premiers à prendre date pour 2035. Mais malgré ce calendrier, il ne faut pas oublier *“l'effet parc”*. Aujourd'hui, la part des véhicules roulant à l'essence ou au diesel représente en effet 98% et atteindra encore 80% en 2030, pour les voitures comme pour les utilitaires. ■

PAR L. MEILLAUD, PHOTOS DR

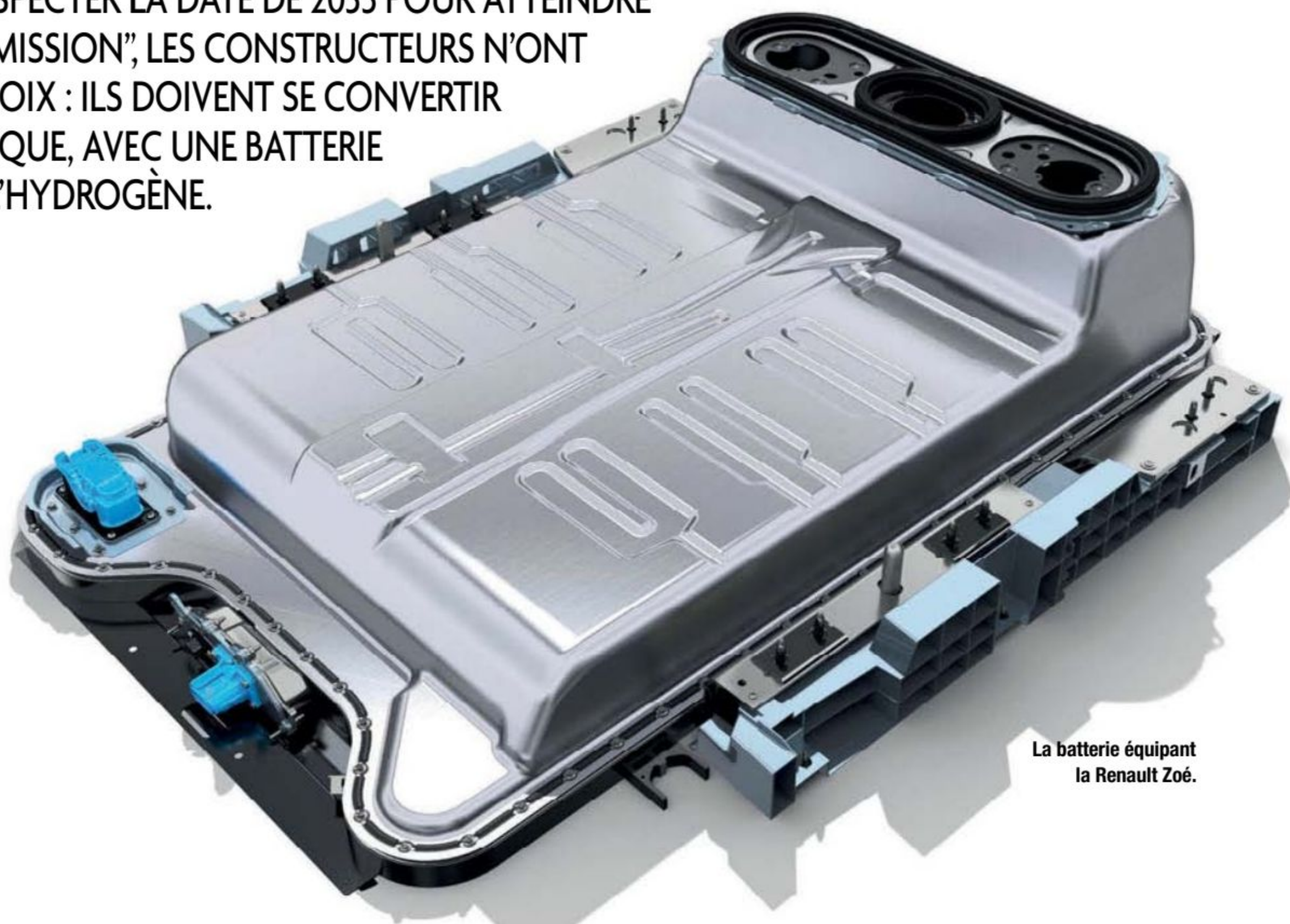
La future usine de Douvrin, filiale du groupe français Stellantis (ex-PSA), devrait produire 500 000 batteries par an.



la fin du moteur thermique ?

# LE PASSAGE OBLIGÉ AU 100 % ÉLECTRIQUE : UN VRAI DÉFI !

AFIN DE RESPECTER LA DATE DE 2035 POUR ATTEINDRE LE "ZÉRO ÉMISSION", LES CONSTRUCTEURS N'ONT PLUS LE CHOIX : ILS DOIVENT SE CONVERTIR À L'ÉLECTRIQUE, AVEC UNE BATTERIE ET/OU DE L'HYDROGÈNE.



La batterie équipant la Renault Zoé.

**A**près la pensée unique, la solution unique, celle de la mobilité électrique. Selon la Commission, sa réglementation constituait le seul moyen de faire adopter le véhicule 100 % électrique et de le rendre plus abordable. Alors que la part de marché n'augmentait que de 1% par an, elle est passée de 3 à 11% en une année, lorsque les règles se sont durcies en matière de CO<sub>2</sub> en 2020. Elle pourrait même atteindre au moins 45% d'ici à 2030 (contre 25%,

**PERSONNE  
NE SAIT  
COMMENT  
LE PUBLIC  
VA RÉAGIR...**

sans durcissement), voire 90% en 2035. En France, avec l'instauration des ZFE (zones à faibles émissions, au nombre de 45 d'ici à 2025 dans les villes de moins de 150 000 habitants) et la fin annoncée des moteurs thermiques, les conditions semblent donc réunies pour faire décoller le véhicule électrique. Et ce, malgré la baisse des bonus en faveur des modèles électriques (6 000 € au lieu de 7 000) et hybrides rechargeables (1 000 € au lieu de 2 000).

Les véhicules électrifiés représentent près d'une vente sur trois (32,5%) depuis le début de l'année, contre 18% en 2020 et 7% en 2019, selon AAA Data. Toutefois, ce sont les hybrides classiques qui constituent l'essentiel des ventes (18,7%, dont la moitié de micro-hybrides\*), devant les hybrides rechargeables (9%) et les véhicules 100% électriques (6,5%).

\*avec un système stop & start renforcé en 12 V ou 48 V.



En France, la moitié des aires d'autoroutes est désormais équipée de bornes de recharge rapide.



### UN RETARD DANS LES BATTERIES

Si l'Europe est devenue le continent le plus performant en termes de ventes de véhicules électriques (en parts de marché), surpassant la Chine, ce n'est pas le cas dans le domaine des batteries. Elle n'en produit que 200 000 par an, contre 400 000 aux États-Unis et 1 million en Chine. Et l'Empire du Milieu a encore les capacités d'accélérer à travers les accords que passent ses champions, dont le groupe CATL, avec les constructeurs européens et l'implantation de *giga-factories* sur le Vieux Continent. L'Europe a bien tenté de mettre en place un "Airbus des batteries" pour restaurer sa souveraineté. Mais il existe aujourd'hui une quarantaine de projets divers pour un investissement total de 40 milliards d'euros. Même en France, il a été impossible de réunir sous un même toit Renault et Stellantis. Le premier a choisi de travailler avec le chinois Envision et le français Verkor, quand le second s'est allié à Saft (filiale de TotalEnergies). Si chacun reconnaît que la solution de demain est l'électrolyte solide pour une charge plus durable et plus rapide, les Asiatiques y travaillent aussi.

### DES VÉHICULES PRODUITS SANS SAVOIR SI LES CLIENTS EN VEULENT VRAIMENT

Théoriquement, la parité avec le moteur thermique devrait être atteinte vers 2025, en raison de la baisse attendue du prix des batteries. Toutefois, l'économie réalisée ne sera sans doute pas immédiatement répercutée, les constructeurs devant financer d'autres technologies de pointe. Quoi qu'il en soit, tous les industriels ont engagé des plans à plusieurs milliards intégrant la mise en place de plateformes, avec une stratégie visant aussi bien la production de moteurs électriques et de batteries que leur recyclage. Certains d'entre eux investissent en parallèle sur l'hydrogène (BMW, Hyundai, Land Rover, Renault, Stellantis, Toyota) pour les utilitaires et les gros véhicules (SUV, grandes berlines). Mais cette mutation précipitée se heurte à un problème de taille : celui de l'accueil du public, que la Commission elle-même reconnaît ne pas connaître. Recharger un véhicule est en effet plus contraignant que faire un plein à la pompe. Et le manque d'infrastructures constitue LE point faible de la stratégie de Bruxelles.

### DES BORNES QUI FONT DÉFAUT

Pour s'adapter à l'augmentation attendue du nombre de véhicules électriques, la Commission a donc révisé la directive sur les carburants alternatifs. Elle fixe un objectif d'1 million de points de charge publics en 2025 et 3,5 millions en 2030. Les automobilistes devraient ainsi pouvoir bénéficier d'un point de charge tous les 60 km et d'une station de remplissage à l'hydrogène tous les 150 km. Il est même question de plus de 16 millions de points de charge en 2050. À la fin 2020, on dénombrait 260 000 points de recharge publics parmi les 27 États-membres, dont 70% dans seulement trois pays, l'Allemagne, la France et les Pays-Bas. L'Hexagone compte désormais 43 700 bornes de recharge ouvertes au public. 11 000 bornes supplémentaires ont été implantées depuis le début de l'année (+33%), témoignant ainsi d'une réelle accélération. Mais on est encore loin de l'objectif affiché de 100 000 bornes d'ici la fin de cette année. Seule consolation : la moitié des aires d'autoroute (164) est désormais équipée de bornes de recharge rapide, qui permettent, en théorie, un plein à 80% en moins de 20 minutes. ■

PAR L. MEILLAUD, PHOTOS DR

la fin du moteur thermique ?

# HYDROGÈNE L'AUTRE VOIE POUR LE "ZERO EMISSION"

SI LA VOITURE ÉLECTRIQUE EST L'UNIQUE ALTERNATIVE À L'INTERDICTION DU MOTEUR THERMIQUE, LES SOLUTIONS NE SE LIMITENT PAS À LA SEULE BATTERIE. LA PILE À COMBUSTIBLE EST AUSSI UNE OPTION CONSIDÉRÉE PAR LES CONSTRUCTEURS, MÊME PAR SES OPPOSANTS ACTUELS.



Mercedes s'y met aussi,  
avec un prototype  
de GLC.

Le groupe Stellantis prévoit 3 modèles à hydrogène d'ici la fin de l'année, dont un Citroën Jumpy.



**N**e parlez pas d'hydrogène à Herbert Diess, le patron du groupe Volkswagen. Il est farouchement contre, tout comme celui de Tesla, Elon Musk. Mais, ont-ils raison ? Pas sûr... Car malgré les progrès attendus en matière d'autonomie, une batterie aura toujours besoin de temps pour se recharger, et surtout, d'une borne de forte puissance reliée au réseau électrique (pour respecter la promesse d'une recharge en un quart d'heure, chez Porsche par exemple). Le plein d'hydrogène gazeux ne prend que quelques minutes.

En réalité, il n'est pas nécessaire d'opposer les deux technologies. Ainsi, la batterie convient aujourd'hui aux véhicules plutôt compacts, de la citadine à la berline de moyenne gamme, alors que la pile à combustible semble plus adaptée à des modèles plus lourds, de l'utilitaire au gros SUV. D'ailleurs, Toyota et Hyundai, les deux principaux constructeurs à s'être lancés dans l'aventure, l'ont

**L'EUROPE TENTE DE COMBLER SON RETARD À COUPS DE PLANS AMBITIEUX**

tentée avec des véhicules familiaux comme la Mirai et le Nexo. Certes, ils n'ont pas réalisé de gros volumes (un peu plus de 10 000 exemplaires chacun). Mais ils ont montré qu'il était possible d'industrialiser de tels véhicules, qui ne posent pas davantage de soucis de sécurité que les autres énergies. Les deux modèles cités passent en effet haut la main les crash-tests, et aucun n'a explosé.

#### UN CONTEXTE FAVORABLE À L'HYDROGÈNE

Aujourd'hui, l'Europe tente de combler son retard. Après avoir initié son fameux Airbus des batteries, le Vieux continent pousse à son tour l'hydrogène (qu'elle veut vert). Elle en fait l'un des piliers de son "Green Deal" et incite les pays-membres à instaurer des projets d'intérêt commun pour faire émerger de futurs champions dans la filière. L'Allemagne a ainsi élaboré un plan ambitieux chiffré à 9 milliards d'euros. La France, qui avait joué petits bras avec

100 millions par an (un programme débuté à l'époque où Nicolas Hulot était ministre de l'Écologie), a revu ses ambitions à 7,2 milliards programmés jusqu'en 2030. L'objectif est de produire massivement de l'hydrogène, de préférence renouvelable, par électrolyse et avec le concours d'une électricité verte (issue de l'éolien et du solaire). Mais, cela ne suffira pas dans un premier temps. Il faudra aussi utiliser de l'hydrogène moins propre (issu des hydrocarbures, mais avec du captage de CO<sub>2</sub>, ou de l'industrie chimique). Le fait est qu'en France, ce sont les collectivités qui sont à la manœuvre. Si certaines régions (Bourgogne-Franche Comté, Occitanie) sont particulièrement en pointe, des projets se font jour dans tout l'Hexagone pour développer des stations et des écosystèmes autour de véhicules routiers (utilitaires, taxis, bus, bennes à ordures, camions), mais aussi de trains et même de bateaux, en attendant l'avion.



Hyundai est l'un des premiers à s'être lancé dans l'aventure avec le Nexo.



Avec la Mirai, Toyota démontre la faisabilité de l'industrialisation de cette technologie.



## CONSTRUCTEURS ET ÉQUIPEMENTIERS S'Y METTENT

Aujourd'hui, les deux principaux constructeurs automobiles engagés dans cette voie – Toyota et Hyundai – valorisent leur technologie dans différents domaines (bus, camions, trains, bateaux, groupes électrogènes) pour réaliser des économies d'échelle. C'est aussi le calcul que font des équipementiers comme Bosch, Plastic Omnium (qui collabore avec le fabricant allemand de piles à combustible ElringKlinger), ou encore Faurecia et Michelin, qui ont créé une société commune (Symbio). Leurs piles et réservoirs intéressent beaucoup d'industriels qui ont des besoins immédiats. Si certains acteurs ont choisi de délaissé la voiture au profit du camion, comme Daimler qui s'est rapproché de Volvo, d'autres parient sur le fait que la technologie sera plus abordable d'ici la fin de la décennie pour l'automobile. Plastic Omnium estime, par exemple, qu'on verra des modèles hybrides, combinant batterie

et pile à combustible pour une longue autonomie, à partir de 2027. En attendant, c'est avec l'utilitaire que les constructeurs français débutent. Le groupe Stellantis sortira en fin d'année trois modèles sous les marques Citroën, Peugeot et Opel. Pour sa part, Renault a créé la société Hyvia avec le fabricant américain de piles à combustible Plugpower et proposera rapidement un Master H2, puis un Trafic, et à terme, un Kangoo. Ces modèles ne seront pas *full hydrogen*, mais combineront batterie et pile à combustible pour contenir les coûts. À noter que Renault prévoit d'intégrer la fourniture de stations d'hydrogène vert dans son offre.

## UN RÉSEAU EN DEVENIR

Avec 553 stations recensées fin 2020 dans le monde, le réseau est très modeste. Il permet cependant de répondre aux besoins des 37 000 véhicules à hydrogène en circulation sur les routes du globe. Mais certains pays accélèrent franchement.

En Chine, le pétrolier Sinopec annonce 1000 stations d'ici à 2025, la Corée, 1200 en 2040. Le Japon, pourtant précurseur, et qui comptait sur les JO de Tokyo pour porter cette vision de l'hydrogène, est dépassé par ses voisins asiatiques. En France, on comptera 100 stations d'ici à 2023. Et peut-être plus. Elles seront opérées par Air Liquide (qui en exploite autour de Paris pour les taxis Hype, auxquels le groupe est associé), mais aussi par ENGIE, EDF (via sa filiale Hynamics), et même TotalEnergies. La particularité de la France est qu'elle privilégie des stations mutualisées. Ainsi, une même station peut alimenter des voitures et des bus, en même temps que des camions, et même des trains. C'est ce qui se produira à Auxerre, prochainement. Par rapport aux véhicules à batterie, introduits en France il y a déjà dix ans, l'hydrogène part de plus loin. Mais, c'est une technologie avec laquelle il faudra compter. Et ce, avant 2035. ■

PAR L. MEILLAUD, PHOTOS DR



# “100 000 EMPLOIS EN JEU EN 2035”

ENTRETIEN AVEC LUC CHATEL, PRÉSIDENT DE LA PLATEFORME DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE ET MOBILITÉS (PFA).

**L'échéance de 2035 vous paraît-elle réaliste pour tourner la page du moteur à combustion ?**

En fixant de tels objectifs, les autorités européennes tirent un trait sur des technologies maîtrisées depuis cent ans, à la faveur des Chinois qui ne savaient pas concevoir de voitures il y a vingt ans. Décider aujourd'hui de fixer une date de fin des véhicules thermiques et hybrides, tout en imposant une norme Euro 7 très exigeante pour la période de transition, conduirait les constructeurs à anticiper, à court terme, l'abandon de toutes les solutions alternatives à l'électrique, car cela n'aurait aucun sens d'investir dans des technologies sans avenir à si courte échéance. Cette anticipation déjà en cours pourrait se généraliser très rapidement, avec des conséquences considérables puisque nous avons besoin de temps pour intégrer pleinement les nouvelles chaînes de valeur de l'électrique. L'abandon des hybrides, y compris rechargeables, aurait un impact très lourd sur la production automobile en France au regard du positionnement actuel de ses usines (notamment Stellantis et Toyota), ainsi que sur les décisions d'investissements et de développements des équipementiers et fournisseurs de la filière ; et ce, dès 2022.

**Redoutez-vous un impact social dans la filière automobile française ?**

Une telle décision, associée au projet de norme Euro 7, aurait des effets d'anticipation très impactants pour les entreprises de la filière (50 000 à 100 000 emplois menacés à échéance de dix ans pour la

partie industrielle, sans intégrer l'impact attendu sur les services), mais aussi pour le marché (réduction de l'offre et augmentation des prix, notamment pour les entrées de gamme et moyenne gamme, avec un impact plus fort pour l'industrie française qu'allemande, davantage positionnée sur le premium). Il faut rappeler que la production d'un moteur diesel requiert davantage de salariés que celle d'un électrique. Il faut en moyenne 1400 pièces pour concevoir un moteur thermique, contre 200 pour un électrique ; et seulement 3 ouvriers, contre 7. Nous craignons la perte de 32 000 emplois d'ici à 2025 sur le cœur de la filière, et 100 000 en 2035.

**Vous avez chiffré à 17 milliards d'euros un plan qui pourrait aider la filière à relever les défis de demain. Pouvez-vous donner quelques détails ?**

Nous avons rencontré le Président de la République et les ministres concernés le 12 juillet dernier, et partagé notre inquiétude sur cette mutation accélérée. Aujourd'hui, le parc auto compte 610 000 voitures électrifiées. En fin d'année, le but visé est de 1 million. Or, pour atteindre les objectifs de réduction de 55% des émissions de CO<sub>2</sub>, les voitures électrifiées devront représenter 42% de parts de marché. En 2030, il faudra donc pouvoir compter sur 8,5 milliards de bornes de recharge, avoir investi 6,6 milliards dans les batteries, 1,2 milliard dans l'hydrogène et 900 M€ dans l'électronique de puissance... Il faut donc que les Pouvoirs publics apportent leur soutien à hauteur de 30% de ces 17 milliards, pour permettre d'adapter notre offre aux objectifs du Green Deal. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR L. MEILLAUD, PHOTO DR



À QUELQUES SEMAINES DE SON LANCEMENT OFFICIEL,  
NOUS AVONS PRIS LES COMMANDES DU NOUVEAU VAISSEAU  
AMIRAL DE LA GAMME ÉLECTRIQUE MERCEDES :  
LA PHÉNOMÉNALE EQS.

# NOUVELLE S, N

**U**n jour, même les limousines seront électriques. Ces vaisseaux transporteurs d'une classe aisée, pourtant peu versés dans l'économie d'énergie et animés par de généreux moteurs multicylindres, se soucieront eux aussi de leur empreinte environnementale. Le jour J, le voici : Mercedes, emblé-

matique producteur de l'iconique Classe S, franchit le cap avec l'EQS. Les amateurs d'EQ connaissent le refrain : ces deux lettres correspondent à la mobilité électrique. Ainsi, après les EQA, EQC et EQV, voici venu le nouveau fleuron de la marque à l'Étoile qui, au-delà de ses soi-disantes vertus énergétiques,

innove considérablement.

L'Hyperscreen en est la preuve la plus flagrante : la planche de bord troquée contre une dalle géante, qui suit les contours de l'aménagement et s'étend sur 1,41 m d'une extrémité à l'autre, provoque irrémédiablement un effet "waouh". Elle abrite un écran d'instrumentation de 12"3 et deux



# NOUVELLE ÈRE

autres tactiles de 17"7 et 12"3, le plus petit étant dédié à l'heureux passager, qui peut le solliciter pour regarder un film ou jouer à Tetris ! L'ensemble de cette architecture répond aux ordres du système MBUX, animé par un processeur 8 cœurs et 24 gigas de ram. Pour l'aspect informatique, c'est ce qui se fait de mieux.

Et, bonne nouvelle, pas besoin d'un *geek* à bord pour tout utiliser sur cette dalle à retour haptique...

Autre performance incroyable de cette EQS : une autonomie annoncée jusqu'à 780 km entre deux recharges. C'est plus que ce que proposent bien des berlines à moteur essence. Outre un soubassement

caréné, des poignées de porte rétractables, un profil de goutte d'eau et une calandre pleine, qui contribuent à l'obtention d'un Cx de 0,20 (record mondial pour une voiture de série), Mercedes doit cela à sa gigantesque batterie, de 107,8 kWh de capacité. Elle est intégrée à la nouvelle plateforme EVA2



de cette 450+, et en attendant une version AMG 53 de 762 ch, trône la 580 4Matic, dotée d'une machine en plus entre les roues avant. Celle-ci revendique 385 kW, soit l'équivalent de 524 ch. Son poids supérieur (2 585 kg) et ses performances canons, avec un 0 à 100 km/h avalé en 4,3 secondes, s'accompagnent d'une autonomie réduite, à 676 km. Mais c'est avec elle que nous avons parcouru plusieurs centaines de kilomètres, avec, sous nos yeux, une jauge d'énergie paraissant inépuisable : c'est comme si l'on voyageait avec un moteur diesel, le bruit en moins.

Il n'y a qu'au moment de remplir l'accumulateur que cela risque de se gêner, selon le type de borne utilisée. Mercedes annonce toutefois une puissance maximale de recharge de 200 kW, permettant de recouvrer 300 km d'autonomie en seulement 15 mn de charge... sur les bornes qui le permettent. Mais sur une prise domestique de 2,3 kW, deux jours complets de recharge devraient permettre de retrouver à peu près l'intégralité de l'autonomie !

À l'approche de cette berline à hayon de 5,22 m de long, c'est jour de fête : la porte conducteur s'ouvre automatiquement lorsqu'on se dirige vers elle, la clé dans la poche, si aucun obstacle ne l'en empêche. Une fois assis, une pression sur la pédale de frein la referme, en douceur. Et pour éviter quelques pas à votre dévoué chauffeur, l'ouverture/fermeture des autres portières peut être commandée depuis l'écran central. Comme la porte arrière gauche des taxis japonais...

Une fois les premiers tours de roues achevés, même constat :

la douceur de conduite et le remarquable silence transfigurent chaque trajet. La maniabilité impressionne, grâce aux optionnelles roues arrière directionnelles braquant jusqu'à 10°, et le poids conséquent ne se ressent que lors des gros freinages. Le comportement routier excelle, servi par une transmission intégrale dont la répartition évolue en permanence, selon les conditions de route et la conduite adoptée. L'EQS a ainsi tendance à rouler en mode traction à basse vitesse, grâce à son moteur avant présentant un meilleur rendement en ville, et en propulsion le reste du temps. Deux possibilités susceptibles de s'ajouter à chaque instant, lorsque les deux blocs synchrones à aimant permanent fonctionnent de pair.

Là, l'instantanéité des reprises permet de déposer un camion en un claquement de doigts, quel que soit le mode de conduite programmé. À noter qu'une butée artificielle semble apparaître sous la pédale des "gaz" en mode Eco, de manière à préserver l'énergie, mais qu'une forte pression la fait disparaître. Nous sommes d'ailleurs parvenus, sans grand effort, à préserver une consommation moyenne de 17,5 kWh/100 km lors de certains de nos trajets.

Impressionnante par ses prestations, son sens exacerbé de l'accueil et son autonomie, l'EQS souffre toutefois de quelques maux... lorsqu'elle est comparée à la diva Classe S, son équivalent thermique. La position de conduite, bien que soignée, paraît inhabituelle chez Mercedes. Le niveau de confort, pourtant remarquable, souffre d'un amortissement piloté pneumatique qui peine à filtrer les défauts du réseau routier

dédiée aux gros modèles électriques, dont profiteront la future EQE et les déclinaisons SUV des EQE et EQS.

Attendue dans les concessions étoilées dès octobre, la limousine électrique devrait débiter, selon nos estimations, aux environs de 130 000 € en version de base, avec un moteur sur l'essieu arrière développant 245 kW, soit 333 ch. Aux côtés

**DE QUOI  
ENVISAGER  
SEREINEMENT  
L'AVENIR DE  
LA VOITURE  
ÉLECTRIQUE  
DE LUXE**





# EQS 580

Données constructeur

## Acheter

**Mercedes EQS 580 4MATIC**  
Version essayée : ≈ 170 000 €

À partir de ≈ 130 000 €

Conso durant l'essai (kWh/100 km)	17,5
CO <sub>2</sub> (g)/malus	0/0 €
Puissance fiscale	nc CV
Pays de fabrication	Allemagne

## GAMME PROPOSÉE

Électrique, 333 à 760 ch, à partir de 130 000 € (estimation)

## Conduire

Moteur : avant et arrière, synchrones à aimant permanent.

Transmission : intégrale, 1 vitesse.

Batterie	Lithium-ion
Capacité batterie (kWh)	107,8
Puissance (kW/ch)	385/524
Couple (Nm)	855
Autonomie mixte WLTP (km)	676
Temps de charge (10 à 100%)	borne AC 11 kW : 10 h ; borne AC 22 kW : 5 h ; borne DC 200 kW : 0h31

Poids (kg)	2585
Long.xlarg.xhaut. (m)	5,22x1,93x1,51
Empattement (m)	3,21
Vitesse maxi (km/h)	210
0 à 100 km/h (s)	4,3
Pneus de l'essai :	265/40 R 21 GoodYear Eagle F1

## Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	159/151
Espace jambes AR (cm)	84
Coffre à 5/à 2 (l)	610/1770

## Principales concurrentes

Tesla Model S, à partir de 89 990 €

Mercedes Classe S, à partir de 100 850 €

### On aime

3Autonomie et performances  
3Présentation et innovations  
3Douceur de conduite

### On aime moins

3Tarif, évidemment  
3Bruit des palettes  
3Pas de sièges arrière individuels

à basse vitesse. Et il est impossible, même en option, de sélectionner des sièges arrière individuels ; il faut "se contenter" de cette confortable banquette à trois places, dont l'assise nous a toutefois semblé insuffisamment rembourrée. Dernier grief : chaque utilisation des palettes au volant, qui servent à moduler la régénération d'énergie en décéléra-

tion et donc à gérer le ralentissement, engendre un petit bruit de plastique. Chipoter et préciser ce petit défaut pourrait sembler exagéré. Mais lorsque l'on investit dans une limousine électrifiée et électrisante comme la "nôtre", que l'on imagine facturée 170 000 € minimum, il y a de quoi être exigeant. ■

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

## auto MOTO NOTRE VERDICT

Elle n'a peut-être pas l'extrême raffinement d'une Classe S, mais l'EQS montre un degré d'innovation rare, un sens de l'accueil remarquable et, surtout, une autonomie à peine croyable.



# COÛT DE Foudre

EN AJOUTANT UN INÉDIT SUV COMPACT À BATTERIE À SON CATALOGUE, LA MARQUE AUX ANNEAUX S'EFFORCE DE RENDRE SON OFFRE ÉLECTRIQUE PLUS ABORDABLE. QUI NE TENTE RIEN N'A RIEN.

**A**près un grand et luxueux e-tron, l'arrivée du plus compact Q4 e-tron permet à Audi d'abaisser le premier prix de ses SUV électriques de près de moitié. Mais 50% de beaucoup, cela fait encore pas mal. Celui qui s'intercale désormais entre les plus traditionnels Q3 et Q5 s'échange contre un minimum de 42 800 €. Quant à la version ici à l'essai, elle dépasse même d'emblée les 65 000 € ! Mais inutile de jouer les effarouchés plus longtemps. Électrique

ou non, le Q4 est avant tout une Audi, avec laquelle, de surcroît, nous souhaitons faire connaissance dans sa motorisation la plus puissante.

Dans ce cas, ce cousin des VW ID.4 et Skoda Enyaq, construit comme eux sur la plateforme MEB dévolue aux modèles à pile du groupe Volkswagen, cumule deux moteurs (un par essieu) et 299 ch. Une cavalerie franchement perceptible à l'écrasement de l'accélérateur, malgré les plus de 2,2 tonnes annoncées sur la balance. Surtout

parce qu'à la différence de ses homologues thermiques, quelle que soit leur puissance, cette mécanique électrique répond instantanément à chaque ordre du pied droit et jusqu'à des vitesses déjà largement répréhensibles.

Au regard de ce caractère énergique et efficace, la consommation de la paire de machines paraît acceptable. À l'issue de ce premier périple breton, l'ordinateur de bord affiche à peine plus de 20 kWh/100 km. À confirmer





néanmoins lors d'un prochain itinéraire faisant une part un peu plus belle aux voies rapides plutôt qu'au réseau secondaire et aux traversées prudentes de villages.

Dans ces conditions, les 82 kWh de la batterie, dont 77 kWh utiles, permettent de prolonger le voyage sur environ 375 km. Mais il ne faut pas en parcourir autant pour que le Q4 révèle une personnalité sensiblement différente de celle de son proche parent, tchèque notamment. L'Audi entretient davantage le contact avec la route, en laissant un peu plus filtrer le grain du bitume. Quitte à se montrer moins confortable. C'est particulièrement flagrant à bord de notre modèle en finition S line, doté d'un châssis sport en série et préférant piocher, parmi les options, de grandes roues de 21" plutôt que l'amortissement piloté.

Dans la même veine, la direction, relativement pesante, s'apprécie davantage à bon rythme qu'en

manœuvre ou en ville. À moins que ce sentiment de lourdeur émane, au moins en partie, d'un volant dont le second méplat dans sa partie supérieure perturbe quelque peu sa préhension lorsqu'il s'agit de braquer rapidement d'une butée à l'autre. Mais le plus déroutant demeure, de loin, ses branches aux commandes tactiles, à la sensibilité exagérée. Entre autres exemples, faire afficher l'information souhaitée au combiné d'instruments numérique relève par moment du jeu d'adresse.

L'ergonomie ne souffre sinon d'aucune réelle faiblesse. La position de conduite idéalement ajustable s'accompagne de commandes de climatisation intelligemment déportées de l'écran tactile multimédia trônant au centre de la planche de bord. Du côté passager, la vision des choses s'avère peut-être moins idyllique, à cause d'un dessin de mobilier proéminent, donnant un peu la sensation de

voyager la tête dans la boîte à gants. Partout ailleurs, l'espace ne manque pas, y compris à l'arrière, où le sempiternel tunnel de transmission (ou de servitude) brille ici par son absence pour laisser place à un plancher plat. Et au dos de la banquette, le coffre cumule un minimum de 520 litres.

Digne de son blason, ce Q4 e-tron complète cet esprit pratique d'une présentation flatteuse, qui donne bel et bien l'impression d'en avoir pour son argent. Encore heureux, me direz-vous, car pour en revenir à cet épineuse question financière, notre exemplaire tutoie les 85 000 € dans la configuration ici présente.

Évidemment, personne ne vous oblige à vous jeter sur les suppléments, même si certains sont très tentants, à l'image de la pompe à chaleur ou du chargeur compact permettant de se brancher sur une prise domestique. Il y a même une solution plus radicale pour contenir les coûts :

**MÊME  
ÉLECTRIQUE,  
UNE AUDI  
RESTE UNE  
AUDI**



Données constructeur

## Acheter

**Audi Q4 50 e-tron quattro S line**

Version essayée : 65 700 €

À partir de 65 700 €

Conso moyenne constructeur/	
durant l'essai (kWh/100 km)	18,4-21,1/20,5
CO <sub>2</sub> (g)/bonus	0/0 €
Puissance fiscale	nc CV
Pays de fabrication	Allemagne

## GAMME PROPOSÉE

Électrique, de 170 à 299 ch,  
de 42 800 à 68 400 €

## Conduire

Moteur : arrière électrique synchrone + avant électrique asynchrone.

Transmission : intégrale, 1 rapport.

Capacité batterie (kWh)	82 (77 utiles)
Puissance (ch)	299
Couple (Nm)	460
Poids (kg)	2210
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,59x1,87x1,63
Empattement (m)	2,76
Vitesse maxi (km/h)	180
0 à 100 km/h (s)	6,2
Pneus de série AV-AR :	235/50 R20- 255/45 R20
Pneus de l'essai AV-AR :	235/45 R21- 255/40 R21

## Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	151/148
Espace jambes AR (cm)	78
Coffre à 5/à 2 (l)	520/1 490

## OPTIONS CONSEILLÉES

Pompe à chaleur	1 160 €
Suspension pilotée	1 610 €
Chargeur prise domestique	760 €

## Principaux concurrents

**BMW iX3**, à partir de 69 950 €

**Mercedes EQA 350 4Matic AMG Line**,  
59 200 €

### On aime

3Présentation  
valorisante  
3Proposition  
quatre roues  
motrices  
3Toucher  
de route

### On aime moins

3Budget difficile  
à contenir  
3Confort ferme  
3Réseau  
de bornes  
toujours en  
développement

finaleme nt préférer un Q4 40 e-tron de 204 ch à "notre" 50 e-tron quattro privé de bonus, dont le principal intérêt se limite à ses quatre roues motrices. Car magie de l'électrique, peu importe la cavalerie, l'agrément mécanique reste le même. Ce qui n'est pas le cas du tarif, démarran t 17 000 € plus bas, ni de la consommation, plus

faible d'environ 3 kWh/100 km sur un même parcours. Or, en attendant que le chargeur embarqué admette plus de 125 kW en courant continu, et surtout, que le réseau de bornes rapides atteigne une densité satisfaisante en France, il n'y a pas de petites économies d'énergie. ■

PAR R. VANNIER, PHOTOS TIBO, DR

## auto MOTO NOTRE VERDICT

**Le Q4 met davantage l'accent sur les sensations de conduite que ses cousins du groupe Volkswagen. Mais cela a un coût.**

# 1<sup>ÈRE</sup> VOITURE JEUNE PERMIS

## 8 BONNES OCCASES DÈS 4 500 €

PAS TOUJOURS ÉVIDENT DE DÉNICHER UNE PREMIÈRE VOITURE POUR UN JEUNE PERMIS. OUTRE UN TARIF RAISONNABLE, IL FAUT CHOISIR UN MODÈLE SÛR, FIABLE ET PEU COÛTEUX À L'USAGE.



## Toyota iQ De 2009 à 2014, à partir de 4 000 €



Micro-urbaine

Comme la célèbre Mini originelle (3,05 m), de 1959, l'iQ réussit l'exploit d'accueillir 4 passagers – ou plus précisément 3+1 – dans seulement 2,99 m. Le tout, en offrant une sécurité passive digne d'un modèle de catégorie supérieure, avec 7 airbags de série. Sa maniabilité exceptionnelle, avec un rayon de braquage de caddy de supermarché (7,80 m), et son excellente visibilité en font la reine des villes. Position de conduite, confort des sièges, espace avant et ergonomie ajoutent

à l'agrément de sa conduite. Son comportement s'avère en outre rigoureux pour son gabarit, avec antidérapage ESC de série. Son petit 3-cylindres 1.0 essence de 68 ch suffit en usage urbain, sachant qu'il existe aussi un "gros" 1.3 de 99 ch. Reste à composer avec un amortissement ferme, qui devient sautillant sur chaussée déformée, au point de mettre en cause la stabilité en freinage d'urgence, une habitabilité arrière très comptée, un coffre riquiqui (32 litres à 4 !) et des plastiques

intérieurs de qualité quelconque.

### FIABILITÉ ★★★★★

Légèrement moins fiable que d'autres modèles Toyota, cette iQ reste à l'abri des gros soucis

- Moteur 1.0 VVT-i : perte de puissance (collecteur d'échappement).
- Boîte de vitesses : rétrogradage de 3<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> difficile (câble à régler) ; bruits (roulements, différentiel ou arbre) ; pédale d'embrayage bruyante (butée).
- Freinage : tambours arrière bruyants ; câble de frein à main.
- Direction : rappel de 9 000 voitures de 2010 pour reprogrammation ou remplacement du logiciel de commande de l'assistance.
- Trains roulants : claquements à l'arrière (boulon de bras inférieur).
- Climatisation : défaillance du compresseur.

### Exemples d'annonces

#### 68 WT-i

2011	119 000 km	3 900 €
------	------------	---------

#### 68 WT-i

2009	98 000 km	4 200 €
------	-----------	---------

## Renault CLIO 3 De 2005 à 2014, à partir de 2 500 €



Petite polyvalente

Restylée en 2009, cette troisième génération de Clio – 3 ou 5 portes – demeure l'une des petites polyvalentes les plus homogènes et abouties de son époque. Outre un comportement routier particulièrement sûr et rassurant (avec antidérapage ESC sur certaines versions),

elle jouit d'une sécurité passive de premier ordre. S'y ajoute un grand agrément de conduite, avec une ergonomie bien étudiée et des commandes douces et précises. Le confort n'est pas en reste avec un amortissement offrant une excellente filtration, des sièges moelleux et une insono-

risation soignée. Correcte pour son gabarit (3,99 m), l'habitabilité progresse encore sur la version break Estate, allongée de 21 cm, avec un coffre dont le volume grimpe de 288 à 439 litres. À ce tarif, on a le choix entre deux 4-cylindres 1.2 litre, le sage 16v de 75 ch et le plus tonique turbo TCe de 100 ch.

### FIABILITÉ ★★★★★

Cette troisième génération de Clio se révèle encore plus fiable que sa devancière.

- Moteur essence : à-coups ou difficultés de démarrage (capteur de point mort haut, antidémarrage) ; perte de puissance sur 1.2 TCe (turbo).
- Embrayage : usure parfois prématurée.
- Freinage : plaquettes bruyantes.
- Direction : variation de l'assistance électrique ; des remplacements.
- Alternateur bruyant (poulie).

### Exemples d'annonces

#### 1.2 TCe 100 Privilège 5 portes

2008	105 000 km	3 800 €
------	------------	---------

#### 1.2 16v 75 Authentique 3 portes

2007	56 000 km	3 900 €
------	-----------	---------

## Volkswagen FOX De 2005 à 2011, à partir de 2 500 €



Petite polyvalente

**L**ongue de 3,82 m, et uniquement proposée en carrosserie 3 portes, cette petite Volkswagen low cost fabriquée au Brésil, sur la base de la Polo IV, était initialement réservée au marché sud-américain. Outre une habitabilité assez généreuse et

un coffre dont le volume varie de 260 à 350 litres grâce à sa banquette coulissante, rabattable 50/50, elle offre un agrément de conduite de bon niveau, avec une direction assez légère et une belle mania- bilité. Malgré un amortissement un peu

laxiste sur la bosse, son comportement se révèle sain, renforcé sur certaines versions par un antidérapage ESC. Mais il faut composer avec une finition et des maté- riaux assez rustiques. Au petit 1.2 essence de 55 ch, un peu juste, on préférera le 1.4 16v de 75 ch, plus alerte.

### FIABILITÉ ★★★★★

Très satisfaisante, équivalente à celle de la Polo "4".

- Tous moteurs : témoin de refroidisse- ment s'allumant (radiateur d'huile).
- Boîte de vitesses bruyante (roulements d'arbres).
- Direction se durcissant (pompe d'assistance).
- Frein à main se bloquant (garnitures).
- Habitacle : dysfonctionnement du com- biné d'instruments, des feux de croisement, des commandes de lève-vitres...
- Hayon se bloquant (bouton-poussoir).

### Exemples d'annonces

#### 1.4 75 Trend Pack Confort

2005	111 000 km	3 900 €
------	------------	---------

#### 1.4 75 Confortline

2008	91 000 km	4 400 €
------	-----------	---------

## Renault MODUS De 2004 à 2013, à partir de 2 500 €



Microspace

**R**emplacé par le Captur en 2013, le Modus, restylé en janvier 2008, fut le premier "microspace" Renault. Son rapport encombrement/habitabilité très favorable (moins de 3,80 m) et sa modularité astucieuse, avec banquette coulissante (indisponible sur la finition de base), et recentrable, en font un petit engin très polyvalent. Avec sa plateforme de Clio 3 et son antidérapage ESP en série ou en

option, il profite d'un comportement aussi équilibré que rassurant, avec une sécurité passive de très bon niveau, comme toujours chez Renault. La position de conduite dominante et les commandes douces servent l'agrément de conduite. Son amor- tissement souple et ses sièges moelleux lui confèrent un confort de très bon niveau. À ce tarif, on choisira le tonique 1.4 16v 98 ch ou, mieux encore, sa déclinaison

1.6 de 110 ch. Kilométrages parfois très raisonnables.

### FIABILITÉ ★★★★★

Assez aléatoire en début de carrière, notamment au niveau des moteurs, net- tement améliorée au fil des millésimes.

- Tous moteurs : à-coups (capteur de régime) ; poulie d'accessoires fragile et/ou bruyante.
- Embrayage : vibrations possibles à froid.
- Direction : assistance faiblissante, pouvant nécessiter un remplacement de l'arbre (rappel en mai 2005).
- Trains roulants : ressorts de suspension arrière fragiles (rappel en juin 2005).
- Dysfonctionnements de la climatisation, des lève-vitres, des appuie-tête (rappel en février 2008), des sièges avant (rappel en décembre 2007), des poignées de portières.

### Exemples d'annonces

#### 1.4 16v Confort Dynamique

2005	59 000 km	2 800 €
------	-----------	---------

#### 1.6 16v Dynamique

2008	44 000 km	4 500 €
------	-----------	---------



## Peugeot 206 CC De 2000 à 2007, à partir de 2 000 €



**C'**est la 206 qui, fin 2000, démocratisa véritablement le concept du coupé-cabriolet via cette déclinaison qui fit un véritable carton, avec, à ses débuts, des délais de livraison de plus de 9 mois. Il est, depuis, devenu l'un des cabriolets d'occasion les plus abordables du marché. Entièrement escamotable électriquement, son toit rigide le transforme en quelques

secondes de coupé en cabriolet. Si le volume de son coffre varie de 175 litres, décapoté, à 410 litres toit fermé, ses deux places arrière, aussi verticales que symboliques, ne sont utilisables qu'en dépannage. On retrouve intact le comportement rigoureux et dynamique des autres 206, tout comme un bon confort d'amortissement. Faisant ici office de motorisation de

base, le 1.6 16v de 110 ch, également disponible avec boîte automatique, se révèle vif et suffisamment performant.

### FIABILITÉ ★★★★★

**Aucune panne grave, en particulier en versions essence.**

- Moteur 1.6 16v : rares cas de perte de puissance ou de difficultés au démarrage.
- Boîte de vitesses : tringlerie fragile, avant 2000.
- Direction : faiblesse de l'assistance, avant mars 2001 (pompe).
- Trains roulants : claquement du train avant (bielle de barre antidévers) ; des fuites d'amortisseurs.
- Toit escamotable : dysfonctionnement durant la manœuvre, réglages, infiltrations d'eau (joints)...
- Rappels : Neiman (2003) ; réservoir poreux (2002) ; boîtier BSi (2002) ; commande airbags (2000).

### Exemples d'annonces

1.6 16v		
2001	116 000 km	3 000 €
1.6 16v		
2004	78 000 km	4 400 €

## Citroën C4 "1" De 2004 à 2010, à partir de 3 000 €



**O**utre une ligne réussie, encore plus dynamique en version "coupé" 3 portes, caractérisée par le traitement original de la lunette arrière, cette première génération de C4 est une belle alternative à la Peugeot 307, plus recherchée et donc plus cotée. Côté comportement,

elle n'a rien à envier à sa cousine, dont elle reprend les excellents trains roulants : rigoureuse, incisive et très bien amortie, elle saura s'adapter à n'importe quel jeune conducteur, d'autant qu'elle dispose en série d'un antidérapage ESC et offre un freinage très efficace. Sa finition se révèle

en outre particulièrement soignée pour l'époque. Reste un amortissement plus ferme et une habitabilité arrière un peu moins généreuse que la 307. Identique à celui de la Peugeot 206 cc, son 1.6 16v 110 ch, largement diffusé et également disponible avec boîte automatique, lui sied parfaitement.

### FIABILITÉ ★★★★★

**Bonne en essence, la plupart des soucis touchant les motorisations diesel.**

- Transmission : butée d'embrayage parfois fragile ; syncro de 3<sup>ème</sup>/4<sup>ème</sup> craquante.
- Direction devenant dure ou bruyante (électropompe).
- Trains roulants : claquements à l'avant (berceau moteur à resserrer) ; amortisseurs arrière grinçants, à remplacer.
- Habitacle : des dysfonctionnements de la clim' ou des lève-vitres.

### Exemples d'annonces

1.6 16v 110 Pack		
2006	82 000 km	3 400 €
1.6 16v 110 Virgin Méga Coupé		
2008	105 000 km	3 400 €

## Peugeot 307 BREAK & SW De 2002 à 2008, à partir de 2 000 €



Berline compacte

**R**estylée en 2005, la 307 fut l'une des berlines compactes les plus abouties de son époque en termes de qualités dynamiques. Ses trains roulants et sa direction affûtés, associés à son amortissement "maison", lui confèrent un

comportement irréprochable, renforcé par un antidérapage ESC de série à partir d'août 2001. Aux côtés des versions 3 & 5 portes – et même coupé-cabriolet – elle fut déclinée en break 5 places, ainsi que dans une originale version SW se

distinguant par son pavillon en verre et ses "strapontins" de troisième rang lui offrant jusqu'à 7 places. Son habitabilité généreuse est renforcée par des sièges de deuxième rang coulissants et amovibles, et un coffre dont le volume oscille de 500 à 1805 litres. On retrouve une fois de plus, ici, l'excellent 1.6 16 v essence de 110 ch, parfaitement calibré.

### FIABILITÉ ★★★★★

**Bonne sur les versions essence, encore renforcée à partir du retsylage de 2005.**

- Moteur : problème de faisceau d'alternateur (rappel en juin 2003).
- Démarreur : des casses.
- Neiman : clef se bloquant dans le barillet.
- Direction : des fuites.
- Train avant : vibrations des plaquettes Bosch (rappel en septembre 2004).
- Boîtier BSi : des défaillances (essuie-glaces, phare auto...).

### Exemples d'annonces

#### Break 1.6 16 v Confort Pack

2004	81 000 km	3 700 €
------	-----------	---------

#### SW 1.6 16 v Confort Pack

2006	107 000 km	4 300 €
------	------------	---------

## Renault LAGUNA De 2001 à 2007, à partir de 2 000 €



Familiale

**C**ette seconde génération de Laguna a vu sa réputation ternie par de multiples problèmes de fiabilité en début de carrière, qui expliquent en partie sa cote très peu soutenue. Il ne s'agit pas moins d'un modèle particulièrement abouti sur le plan de la sécurité. Outre un comportement routier exemplaire, avec

antidérapage ESC en série sur toutes les versions, elle offre une sécurité passive de premier ordre. L'habitabilité de cette berline 5 portes de 4,58 m – également déclinée en break Estate (+13 cm) – se révèle généreuse et son coffre cube de 430 à 1340 litres, banquette rabattue. Outre un confort très abouti, son habitacle associe

finition soignée – encore améliorée lors du restylage de mars 2005 – et équipement très fourni. Moteur essence de "base", ce 1.6 16v de 110/115 ch offre des performances déjà largement suffisantes.

### FIABILITÉ ★★★★★

**Très médiocre, avec des problèmes sur les moteurs dCi et d'électronique notamment, mais drastiquement améliorée lors du restylage de 2005.**

- Moteur : bobines d'allumage grillant.
- Boîte de vitesses assez fragile, des casses.
- Direction : rupture des rotules.
- Pneus : usure parfois rapide.
- Lève-vitres : des casses de moteurs.
- Habitacle : des "rossignols".
- Électronique/multiplexage : innombrables pannes (carte mains-libres, tableau de bord, clim', témoin alerte pression pneus...), en particulier sur les premiers modèles.

### Exemples d'annonces

#### 1.6 16v 115 Confort Expression

2005	92 000 km	2 000 €
------	-----------	---------

#### 1.6 16v 115 Pack Authentique

2006	62 000 km	4 400 €
------	-----------	---------

# LA VISION ZÉRO, UN OBJECTIF DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## UNE APPROCHE QUI DONNE LA PRIORITÉ À LA VIE HUMAINE.

**E**t si zéro devenait le seul nombre acceptable de personnes tuées sur la route ? Ce n'est pas une infox ! C'est un véritable projet de sécurité routière, ambitieux et réaliste, qui s'inscrit dans une démarche pragmatique, globale et dans la durée. Qu'est-ce que la vision zéro ? Une stratégie destinée à éviter les dommages corporels graves consécutifs aux accidents de la circulation routière. Il ne s'agit pas d'éliminer tous les accidents. Ce serait irréaliste. Mais d'écarter les risques routiers pouvant entraîner handicaps ou décès. La vision zéro repose sur la capacité du corps humain à résister aux chocs : pour parvenir à aucun décès ni blessure grave, les limites de la vulnérabilité humaine ne doivent pas être dépassées. Se fondant sur une base scienti-

fique (analyse des données d'accidents, biomécanique des chocs...), la vision zéro requiert des normes techniques pour les routes et les véhicules, ainsi que des vitesses régulées.

Comment mettre en œuvre la vision zéro ? En instaurant un "système sûr" de circulation routière, qui renforce la sécurité de ses trois grandes composantes – véhicule, infrastructure, homme – et implique tous les acteurs – constructeurs, aménageurs de routes/rues, usagers. Ainsi, on se déplace sur des "routes clémentes", c'est-à-dire conçues pour concéder aux usagers quelques erreurs sans dommages majeurs ; on circule dans des véhicules toujours plus sûrs, intégrant les nouvelles technologies ; les délais d'intervention des secours s'amenuisent. L'utilisateur de la route reste au cœur

des priorités. Il utilise les équipements de protection (ceintures, siège auto pour enfants, aides à la conduite...) ; il adopte des comportements responsables : vigilance, pas de distracteurs, respect des règles de la circulation... Mais il ne détient pas, à lui seul, la responsabilité de la sécurité routière.

Tous ces éléments "conjugés devraient former des couches de protection permettant de garantir que si l'un des éléments est défaillant, un autre le compensera pour éviter le pire", annonce la Commission européenne. Ainsi, nul ne devrait perdre la vie ou être gravement blessé en se déplaçant sur le réseau routier... C'est, après la réduction de moitié du nombre de décès et de personnes gravement blessées d'ici à 2030, l'objectif que devront atteindre les États de l'Union européenne pour 2050. ■

PAR FRÉDÉRICQUE AUBRY, PHOTO DR

### LE COMBAT DE L'ASSOCIATION PRÉVENTION ROUTIÈRE

**Quelques-unes des actions de l'association participent de la vision zéro :**

- "objectif0tué", l'engagement formulé lors des 70 ans de l'association, en 2019 ;
- le label Ville Prudente décerné chaque année depuis 2017 aux communes agissant pour des déplacements sûrs ;
- le manifeste "zéro enfant tué sur les routes", lancé en 2016.

En 2021, elle devient le relais français de la Charte européenne de la sécurité routière, réseau européen

engagé en faveur de routes sans tué ni blessé grave à l'horizon 2050.

**Dans le monde :**

Le concept de "vision zéro" appliqué à la prévention des risques routiers a été adopté en Suède à la fin des années 1990. Avec comme objectif – atteint – de réduire la mortalité routière d'1/4 en 10 ans, puis d'1/3. Aujourd'hui, ce pionnier enregistre le plus bas taux de mortalité de l'Union européenne. Soit 22 personnes tuées par million d'habitants en 2019 et 18 en 2020, alors que la France en comptait respective-

ment 50 puis 39, pour une moyenne dans l'UE de 51 en 2019 et 42 l'an dernier.

Les Pays-Bas lui ont emboîté le pas avec le concept analogue de "sécurité durable". Et en Australie, des chercheurs ont sculpté le monstre Graham, avec un corps difforme, idéal pour résister à la violence du choc lors d'un accident de la route... et utilisé comme support pédagogique.

Enfin, de nombreuses villes dans le monde intègrent la "vision zéro" à leur politique de déplacements.



# TOYOTA YARIS

LA QUATRIÈME MOUTURE DE TOYOTA YARIS, CONNUE POUR ÊTRE PRODUITE EN FRANCE, A ÉTÉ COMMERCIALISÉE À L'ÉTÉ 2020. FINITION, MOTEUR... AUTO MOTO VOUS GUIDE.

**L**e “made in France” est l'un des arguments de la Yaris. Mais sa chaîne de production, près de Valenciennes, est désormais “encombrée” par l'arrivée du petit SUV Yaris Cross. Résultat : la moitié des Yaris sera dorénavant assemblée en République tchèque. La citadine nippone compte toutefois d'autres atouts, à commencer par une motorisation hybride réputée pour sa sobriété en ville et son agrément. Depuis cette nouvelle génération, la japonaise étrenne aussi une nouvelle déclinaison GA-B de la plateforme TNGA ; si cela n'a l'air que d'un jargon de spécialistes, cela signifie surtout que la citadine polyvalente a évolué, disposant d'une rigidité améliorée et d'un centre de gravité abaissé, au profit du dynamisme de conduite. Tout en restant très maniable, la Yaris se montre en effet plus plaisante que jamais. La nippone, toujours très compacte, avec 3,94 m de long, et vendue exclusivement avec 5 portes (sauf GR Yaris), a été élue “Voiture de l'Année 2021”. Elle s'avère plus généreuse en habitabilité que ses ancêtres, notamment à l'arrière, et profite d'un bon équipement de série. Cette Yaris, qui, en revanche, se contente d'un petit coffre, dispose de nombreux rangements, d'une présentation moderne et d'une finition sérieuse, malgré des matériaux durs au toucher. À noter aussi qu'elle jouit d'une garantie de 100 000 km, étendue sur trois ans.

## EN ESSENCE

La Yaris existe aussi en version 100 % thermique, sans la moindre assistance électrique pour épauler les 3-cylindres. Ces déclinaisons s'appellent 70 VVT-i lorsqu'elles disposent du 1.0 litre, et 120 VVT-i avec le 1.5 litre. Mais elles se vendent peu, représentant à elles deux à peine 14 % des ventes françaises de Yaris. La moins puissante, plus gourmande en carburant, débute à 18 250 €. La seconde, plus intéressante et dont la consommation est annoncée à 5,2 l/100 km selon le cycle d'homologation, se négocie à partir de 19 450 €. Autre modèle commercialisé : la GR Yaris, pétillante sportive à transmission intégrale permanente dont le 1.6 revendique 261 ch. Une pépite impressionnante, qui compte plus d'acheteurs potentiels que de livraisons prévues. Premier prix : 35 600 €.

**Notre conseil :** la version hybride sera toujours la plus facile à revendre. Mais s'il faut choisir une déclinaison 100 % thermique, la Yaris 120 VVT-i, à peine plus onéreuse que la 70 VVT-i, est le meilleur choix. Sauf à privilégier la “collector” GR Yaris.

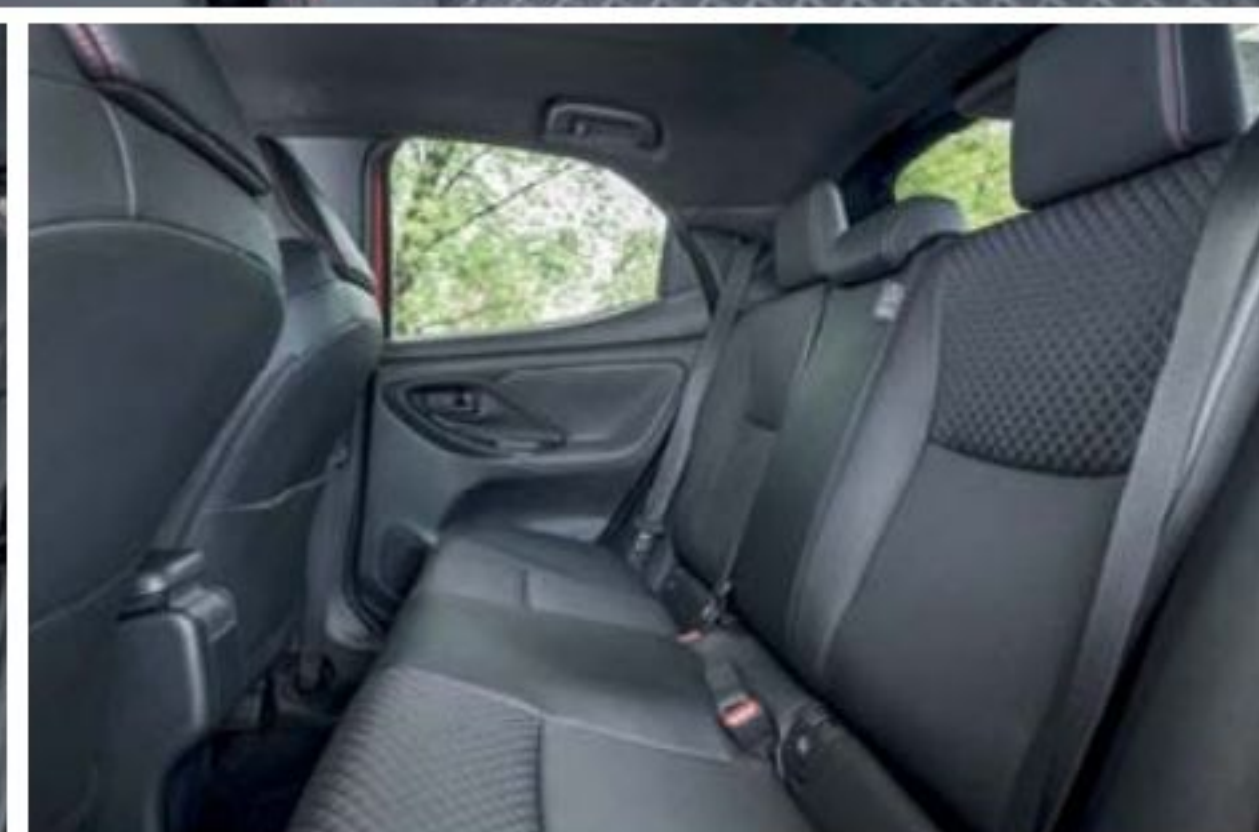
## EN HYBRIDE

Associant un 3-cylindres de 92 ch à un moteur électrique développant l'équivalent de 80 ch, la Yaris Hybride affiche une puissance cumulée de 116 ch. Capable de performances plus qu'honorables sur les voies

rapides, elle brille surtout en ville, où son moteur électrique suffit à la mouvoir jusqu'aux environs de 30 km/h, lorsque l'on accélère le pied léger. Si les spots publicitaires parlent d'une technologie “auto-rechargeable”, il faut garder en tête que la petite batterie se recharge lors des freinages et en décélération, voire en surconsommant un peu de carburant dans certains cas. Elle brille néanmoins par sa sobriété et, par rapport à sa devancière, se montre plus silencieuse lors des accélérations, malgré sa transmission à variation continue. **Notre conseil :** c'est en hybride que la Yaris s'avère la plus recommandable, en particulier pour ceux qui circulent régulièrement en ville.

## ÉQUIPEMENTS (EN HYBRIDE)

La version de base, dénommée Dynamic (à partir de 21 950 €), s'appelait France jusqu'à l'été 2021. Elle se contente de roues de 15” à enjoliveurs, mais peut compter sur la climatisation automatique, l'accès/démarrage “mains-libres”, le passage codes/phares automatique, le frein de stationnement électrique et l'allumage automatique des essuie-glace et des phares. Cette Yaris intègre aussi une banquette rabattable 60/40, un double plancher de coffre, un écran tactile de 7”, les fixations Isofix à l'arrière, le Bluetooth et la connectivité Apple CarPlay/Android Auto. Côté sécurité,



cette version profite déjà du freinage d'urgence autonome avec détection piétons/cyclistes, de l'aide active au maintien dans la voie, du régulateur adaptatif de vitesse et de la reconnaissance des panneaux. La finition Design (à partir de 23 450 €), ajoute des vitres et lunette arrière surteintées, des antibrouillards, la signature lumineuse Full LED et des jantes alliage de 16". Les vitres arrière électriques complètent une dotation qui peut être enrichie d'options indisponibles sur la version de base.

La Yaris Iconic (à partir de 25 950 €) embarque en plus un affichage tête-haute, la surveillance des angles morts, la climatisation à deux zones, un écran tactile porté à 8", des rétroviseurs rabattables électriquement et une sellerie cuir dotée de sièges chauffants à l'avant. Des jantes de 17" et des contours de vitres et inserts de calandre chromés permettent de distinguer l'Iconic. La Yaris Collection (à partir de 25 950 €), reprend l'équipement de la Design, qu'elle enrichit d'une sellerie mi-cuir, d'un écran

## LA YARIS EN CHIFFRES

**590 000** : c'est le nombre de Yaris qui circulent en France, fin juin 2021, toutes générations confondues.

**4** : en millions d'unités, c'est le nombre de Yaris vendues en Europe depuis la première mouture. Sur ce total, environ 500 000 disposent d'un moteur hybride.

**300 000** : c'est l'objectif de production annuelle de voitures Toyota dans l'usine d'Onnaing, dans le Nord. Les Yaris et Yaris Cross y sont désormais fabriquées sur la même chaîne.

**7 851** : en euros, c'est le malus réclamé pour l'achat d'une GR Yaris. Cela peut sembler exorbitant, mais les modèles aussi sportifs et puissants s'en tirent généralement avec un montant bien supérieur.

**8** : en France, la Yaris est la huitième voiture la plus vendue au premier semestre 2021, avec 19 999 unités immatriculées.

## CARACTÉRISTIQUES

Lxlxh (m) : 3,94x1,75x1,51

Empattement (m) : 2,56

Réservoir (l) : 36

Coffre à 0/à 0 (l) : 286

tactile de 8" et de rétroviseurs rabattables électriquement. Elle dispose d'une carrosserie bi-ton, de jantes de 17" et ses contours de vitres et inserts de calandre sont noirs laqués. La Yaris Style (à partir de 26 450 €), précédemment appelée Première, intègre tous les équipements déjà cités, en plus d'une recharge de smartphone par induction, d'un éclairage d'ambiance intérieure et d'un toit panoramique. Elle abandonne son double planche de coffre, au profit d'un système audio JBL à 8 haut-parleurs

**Notre conseil** : à moins d'avoir un faible pour les équipements huppés, la version Design s'avère la plus recommandable : elle affiche le meilleur rapport prix/agrément/équipement.

### UNE OPTION À CHOISIR ?

La majorité des options est proposée par le biais de packs. La roue de secours galette reste toutefois accessible seule, contre 150 €, tout comme le crochet d'attelage, pour lequel il faut ajouter 750 €. ■

PAR L. PINEL, PHOTOS DR



# TOYOTA C-HR

→ Lancement : automne 2016

→ Restylage : automne 2019

# EXCELLENTE

## PRINCIPAUX RAPPELS

### **CARDAN :**

(automne 2020) Une série de C-HR, produits du 5 au 21 janvier 2020, a été rappelée pour une non conformité de l'arbre de transmission avant droit. Le cardan en cause était contrôlé et remplacé si nécessaire.

### **FAISCEAU :**

(été 2018) En France, 32713 Toyota hybrides (C-HR et Prius confondus) ont été concernées par un rappel lié au possible endommagement d'une gaine

isolante du faisceau moteur. Engendrant un risque de court-circuit, ce problème n'affecte que les C-HR assemblés entre mai 2016 et mai 2018. Le faisceau électrique était remplacé.

### **RÉSERVOIR :**

(été 2017) Quelques C-HR pouvaient souffrir d'un réservoir non conforme. L'épaisseur de la paroi risquait d'être insuffisante pour garantir une parfaite étanchéité après un vieillissement du véhicule ou lors d'un choc.

## INTERVALLES DE RÉVISION

Moteur :  
tous les 15 000 km ou 12 mois  
(distribution par chaîne).

## TOTAL DES VENTES EN FRANCE

### DEPUIS 2016 :

# 78 300



## MOTEUR ESSENCE

En début de carrière, le C-HR se déclinait en France en version 100 % thermique, avec un 1.2 Turbo de 116 ch. Ce moteur, disparu début 2019, a rencontré quelques anomalies de bobines d'allumage et de gestion électronique, toutes susceptibles de réduire sensiblement la puissance. Des bruits anormaux venant du moteur, et notamment de la régulation de pression du turbo, sont également répertoriés.

## MOTORISATIONS HYBRIDES

Le C-HR a repris la chaîne de traction de la Prius, qui combine un 1.8 litre de 98 ch et un moteur électrique de 53 kW, alimenté par une toute petite batterie de 1,31 kWh de capacité. Ce dispositif, qui affiche 122 ch en puissance cumulée, ne présente que très peu de défauts de fiabilité. Les chaleurs estivales peuvent toutefois engendrer des pertes de puissance, à cause d'une batterie devenue trop chaude. Depuis fin 2019, ce petit crossover peut aussi disposer du 2.0 hybride de 184 ch, repris de la Corolla, lequel, pour l'instant, ne montre aucune faiblesse récurrente.

## ÉQUIPEMENT

La principale défaillance du C-HR provient de la climatisation : des tuyaux d'alimentation en air ont dû être changés sur les voitures fabriquées avant février 2018, et le boîtier des réglages de température, situé sous l'écran tactile, était régulièrement remplacé (en garantie) lors de la première année de production. Des défaillances du système multimédia, des problèmes de caméra et des dysfonctionnements des radars de recul nous ont également été signalés.

## CARROSSERIE

Des infiltrations d'eau peuvent apparaître dans les optiques arrière sur les C-HR produits avant 2018. Des joints de portes avant insuffisamment isolants ont également été remplacés.

# BASE

## VENTES DE TOYOTA C-HR

(SUR LES 6 PREMIERS MOIS DE 2020, EN FRANCE). MIX DES VENTES :

### MOTEURS

- 1.8 Hybride 122 ch	54 %	- 2.0 Hybride 184 ch	46 %
----------------------	------	----------------------	------

Depuis son apparition en fin d'année 2016, le C-HR s'est écoulé à 78 300 unités en France (volume au 30 juin 2021), dont 74 800 exemplaires en version hybride. Sur la première moitié de l'année 2021, 9 086 modèles ont été vendus, dont la moitié en finitions hautes (Première, Collection, Graphic et Distinctive).

auto  
MOTO

## NOTRE VERDICT : 18/20

Reposant sur une plateforme de Prius, le petit SUV nippon s'avère très fiable en version hybride, ne connaissant aucune sérieuse panne mécanique récurrente. Le 1.2 Turbo, plus sujet aux petites défaillances, demeure toutefois très recommandable aussi.

- + Consommation et agrément en ville, fiabilité mécanique, ergonomie et présentation.
- Rapport gabarit/habitabilité, volume de coffre (377 litres), fermeté de la suspension.

faut-il encore acheter un...



# TOYOTA PRIUS+

APPARU IL Y A 9 ANS, LE MONOSPACE HYBRIDE NIPPON AFFICHE QUELQUES RIDES, MAIS CONSERVE AUSSI DES QUALITÉS. MALGRÉ SON ÂGE AVANCÉ, LE PRIUS+ EST-IL TOUJOURS RECOMMANDABLE ?

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

## OUI

**E**n 2012, le Peugeot 5008 n'est pas encore devenu un SUV, et les Scénic, Picasso, Touran et consorts se vendent comme des petits pains. Au même moment, Toyota joue la carte hybride avec son Prius+, le premier monospace compact ainsi motorisé. Il s'agit d'un modèle de 4,62 m de long, capable d'embarquer sept places, reprenant les entrailles de l'ancienne génération de Prius. La chaîne de traction hybride se compose ainsi d'un moteur électrique et d'un

1.8 essence de 99 ch, qui fonctionnent de pair *via* une transmission par train épicycloïdal et développent un total de 136 ch. Cette association génère une douceur de conduite agréable et contribue à une réduction significative des consommations, principalement en ville, où la moyenne réelle s'établit aux alentours de 5 l/100 km. La légèreté des commandes et l'appréciable silence de fonctionnement en font décidément un modèle très adapté à la conduite en milieu urbain et périurbain. Les conducteurs de taxi, nombreux à solliciter le Prius+ et bien installés sur sa sellerie moelleuse, ne s'y

trompent pas. La force du nippon, réputé très fiable, tient aussi dans ses attributs de monospace : le Prius+, confortablement suspendu, témoigne d'une habitabilité idéale à l'arrière pour les grands enfants, qui peuvent étendre leurs jambes grâce à des sièges individuels, coulissants et inclinables. Deux sièges d'appoint forment un troisième rang, permettant ainsi de voyager à sept. Autre avantage notable : lorsque les cinq sièges arrière du japonais sont repliés, ils forment un vaste plancher plat, générant alors jusqu'à 1750 litres de capacité de chargement.





## TOYOTA PRIUS+

Données constructeur

### Technique

Poids (kg)	à partir de 1 470
LxIxh (m)	4,62x1,78x1,57
Empattement (m)	2,78
Réservoir (l)	45
Coffre à 5/à 2 (l)	784

### Gamme

Hybride essence : 136 ch, de 33 250 à 38 300 €

### Les rivaux

Renault Grand Scénic,  
de 140 à 160 ch, à partir de 31 300 €

Citroën Grand C4 SpaceTourer,  
de 130 à 160 ch, à partir de 30 600 €

Volkswagen Touran,  
de 122 à 150 ch, à partir de 32 905 €

#### On aime

- 3Habitabilité et modularité
- 3Agrément et consommation en ville
- 3Confort de la sellerie tissu

#### On aime moins

- 3Aménagement et présentation
- 3Performances et bruit à la relance
- 3Lacunes d'équipement

## NON

**A**u lancement du Prius+, les voitures hybrides étaient encore assez rares. Aujourd'hui, elles poussent comme du chiendent et progressent de jour en jour, notamment au chapitre de l'agrément. Le Toyota, lui, victime de sa transmission, donne l'impression de mouliner lorsqu'une forte accélération ou reprise est demandée : le moteur thermique prend des tours et le tachymètre ne grimpe qu'après, progressivement. Et pour une utilisation régulière sur autoroute, cette motorisation s'avère finalement moins économique qu'un classique moteur diesel.

De toute manière, le japonais n'aime pas être cravaché. Pataud, lourd et placide, il demeure sain, mais pas très réjouissant à manœuvrer. On notera par ailleurs que sa dotation de sécurité fait l'impasse sur des équipements devenus communs, dont le freinage d'urgence autonome et le maintien actif dans la voie de circulation. À bord, on trouve bien un écran tactile, de petite taille, pour contrôler le système Toyota Touch & Go 2, qui a évolué courant 2016. Mais son fonctionnement et son graphisme ne peuvent cacher l'âge du Prius+. Et l'instrumentation surplombe le centre de la planche de bord, comme le voulait la mode de l'époque. Beaucoup d'éléments qui témoignent d'un âge décidément très avancé. ■

## Émissions de CO<sub>2</sub> et bonus-malus WLTP à partir du 1<sup>er</sup> juillet

Électrique : 6 000 € si prix d'achat < à 45 000 € ; 2 000 € si prix d'achat de 45 000 € à 60 000 €  
Hydrogène : 2 000 € si ≥ 60 000 €  
PHEV : 1 000 € si < 50 000 €.

≤ 132 g/km = 0 €	177 g/km = 4 818 €
133 g/km = 50 €	178 g/km = 5 105 €
134 g/km = 75 €	179 g/km = 5 404 €
135 g/km = 100 €	180 g/km = 5 715 €
136 g/km = 125 €	181 g/km = 6 039 €
137 g/km = 150 €	182 g/km = 6 375 €
138 g/km = 170 €	183 g/km = 6 724 €
139 g/km = 190 €	184 g/km = 7 086 €
140 g/km = 210 €	185 g/km = 7 462 €
141 g/km = 230 €	186 g/km = 7 851 €
142 g/km = 240 €	187 g/km = 8 254 €
143 g/km = 260 €	188 g/km = 8 671 €
144 g/km = 280 €	189 g/km = 9 103 €
145 g/km = 310 €	190 g/km = 9 550 €
146 g/km = 330 €	191 g/km = 10 011 €
147 g/km = 360 €	192 g/km = 10 488 €
148 g/km = 400 €	193 g/km = 10 980 €
149 g/km = 450 €	194 g/km = 11 488 €
150 g/km = 540 €	195 g/km = 12 012 €
151 g/km = 650 €	196 g/km = 12 552 €
152 g/km = 740 €	197 g/km = 13 109 €
153 g/km = 818 €	198 g/km = 13 682 €
154 g/km = 898 €	199 g/km = 14 273 €
155 g/km = 983 €	200 g/km = 14 881 €
156 g/km = 1 074 €	201 g/km = 15 506 €
157 g/km = 1 172 €	202 g/km = 16 149 €
158 g/km = 1 276 €	203 g/km = 16 810 €
159 g/km = 1 386 €	204 g/km = 17 490 €
160 g/km = 1 504 €	205 g/km = 18 188 €
161 g/km = 1 629 €	206 g/km = 18 905 €
162 g/km = 1 761 €	207 g/km = 19 641 €
163 g/km = 1 901 €	208 g/km = 20 396 €
164 g/km = 2 049 €	209 g/km = 21 171 €
165 g/km = 2 205 €	210 g/km = 21 966 €
166 g/km = 2 370 €	211 g/km = 22 781 €
167 g/km = 2 544 €	212 g/km = 23 616 €
168 g/km = 2 726 €	213 g/km = 24 472 €
169 g/km = 2 918 €	214 g/km = 25 349 €
170 g/km = 3 119 €	215 g/km = 26 247 €
171 g/km = 3 331 €	216 g/km = 27 166 €
172 g/km = 3 552 €	217 g/km = 28 107 €
173 g/km = 3 784 €	218 g/km = 29 070 €
174 g/km = 4 026 €	≥ 219 g/km =
175 g/km = 4 279 €	30 000 €
176 g/km = 4 543 €	

MODÈLE CO<sub>2</sub> EUROS

ABARTH		
595		
1.4 Turbo 16v T-Jet 145	159	20 490
1.4 T. 16v T-Jet 165	159	23 590
1.4 T. 16v T-Jet 165 auto.	154	24 690
1.4 T. 16v T-Jet 180 Competizione	156	26 990
● 500C		+2 000
ALFA ROMEO		
GIULIETTA		
1.4 T-Jet 120 S&S	166	23 950
1.6 JTDm 120 S&S	141	26 750
GIULIA		
2.0 Turbo 200 AT8	184	40 900

2.0 Turbo 280 Veloce AT8	167	57 500
2.0 Turbo 280 Veloce AT8 AWD	180	59 900
2.9 V6 510 Quadrifoglio AT8	206	88 900
2.2 JTD 136 AT8	125	37 200
2.2 JTD 160 AT8	125	43 500
2.2 JTD 190 AT8	126	45 900
2.2 JTD 210 Q4 AT8	137	57 000
STELVIO		
2.0 Turbo 200 Q4 AT8	160	51 100
2.0 Turbo 280 Q4 AT8	158	62 700
2.9 V6 510 Quadrifoglio AT8	267	98 000
2.2 JTD 160 AT8	136	47 000
2.2 JTD 190 AT8	136	49 400
2.2 JTD 190 Q4 AT8	144	52 400
2.2 JTD 210 Q4 AT8	144	61 300

## ALPINE

A110		
Pure	158	58 000
Légende	158	62 100
S	158	69 100
Légende GT	158	71 600

## ASTON MARTIN

VANTAGE		
V8 4.0 510 Coupé auto.	244	155 294
V8 4.0 510 Roadster	244	158 360
DB11		
V8 4.0 535 Coupé auto.	236	189 277
V8 4.0 535 Volante auto.	236	204 075
VI2 5.2 639 AMR Coupé auto.	254	224 430
DBS SUPPERLEGGERA		
VI2 725	285	277 306
DBX		
V8 4.0 550	269	195 126

## AUDI

A1 SPORTBACK		
25 TFSI 95	124	21 180
30 TFSI 110	124	24 480
35 TFSI 150 S-Tronic	141	28 210
40 TFSI 200	158	33 750
A1 CITYCARVER		
25 TFSI 95	129	25 080
30 TFSI 110	128	25 980
35 TFSI 150 S-Tronic	145	29 710
A3 SPORTBACK		
30 TFSI 110	124	28 630
35 TFSI 150	132	29 640
40 TFSIe 204	24	38 680
45 TFSIe 245	31	45 110
S3 310	183	56 740
30 TDI 116	115	29 640
35 TDI 150	120	34 570
A3 BERLINE (4 PORTES)		
30 TFSI 110	121	29 180
35 TFSI 150	124	30 190
S3 310	178	57 290
35 TDI 150	120	35 120
TT		
40 TFSI	151	42 400
45 TFSI	161	48 290
45 TFSI Quattro	172	50 690

TT ROADSTER		
40 TFSI	155	46 040
45 TFSI	166	51 290
45 TFSI Quattro	177	53 690
TTS		
2.0 TFSI 306 Quattro S tronic	180	63 530
● Roadster		+3 000
TT RS		
2.5 TFSI 400 Quattro S tronic	202	77 770
● Roadster		+3 000
A4		
35 TFSI 150	136	33 840
35 TFSI 150 S tronic	138	36 040
40 TFSI 190 S tronic	142	43 230
30 TDI 136	121	38 970
35 TDI 163	121	44 190
40 TDI 204 S tronic	134	46 600
40 TDI 204 Quattro S tronic	136	49 100
50 TDI 286 Quattro tiptronic	180	61 615
● Avant		+1 700
S4		
V6 3.0 TDI 341 Quattro tiptronic	184	76 160
● Avant		+1 700
RS4		
RS4 Quattro tiptronic	221	95 500
A4 ALLROAD		
45 TFSI 245 S tronic	183	52 970
40 TDI 204 Quattro S tronic	146	51 970
50 TDI 286 Quattro tiptronic	184	59 990
A5 COUPÉ		
35 TFSI 150 S tronic	141	46 430
40 TFSI 204 S tronic	141	50 010
45 TFSI 265 quattro S tronic	179	62 830
35 TDI 163 S tronic	125	48 540
40 TDI 204 S tronic	134	51 430
50 TDI V6 286 quattro tiptronic	180	68 320
S5 TDI Quattro tiptronic	207	85 400
RS5 Quattro tiptronic	210	97 570
A5 CABRIOLET		
40 TFSI 204 S tronic	161	61 090
45 TFSI 265 quattro S tronic	191	67 610
35 TDI 163 S tronic	143	59 620
40 TDI 204 quattro tiptronic	152	62 510
A5 SPORTBACK		
35 TFSI 150 S tronic	140	42 830
40 TFSI 204 S tronic	144	50 010
45 TFSI 265 quattro S tronic	180	62 830
35 TDI 163 S tronic	124	44 940
40 TDI 204 S tronic	137	51 430
50 TDI V6 286 quattro tiptronic	183	68 320
S5 TDI Quattro tiptronic	186	81 410
RS5 Quattro tiptronic	214	97 570
A6		
45 TFSI 265 S tronic	162	54 330
45 TFSI 265 quattro S tronic	170	57 270
50 TFSIe 299 Quattro S tronic	35	62 200
55 TFSIe 367 Quattro S tronic	36	73 200
35 TDI 163 S tronic	139	48 550
40 TDI 204 S tronic 7	139	52 060
45 TDI 231 Quattro tip	183	59 180
50 TDI 286 Quattro tip	176	62 370
S6 TDI Quattro tiptronic	185	86 750
RS6 Avant 600 Quattro tiptronic	268	130 950
● A6 Avant		+2 600

A7 SPORTBACK		
45 TFSI 265 S tronic	161	66 710
45 TFSI 265 quattro S tronic	170	69 750
55 TFSI 340 quattro S tronic	182	76 510
55 TFSI e 367 quattro S tronic	48	86 100
40 TDI 204 S tronic 7	139	64 650
45 TDI 231 Quattro tip	182	71 140
50 TDI 286 Quattro tip	176	75 480
S7 TDI Quattro tiptronic	189	94 590
RS7 600 Quattro tiptronic	281	139 000
A8 & LIMOUSINE		
55 TFSI quattro Tiptronic	214	101 810
55 TFSI quattro Tiptronic L	214	109 840
60 TFSI e quattro Tiptronic	65	127 400
60 TFSI e quattro Tiotro L	66	134 010
50 TDI Clean Diesel quattro Tiptronic	181	96 320
50 TDI Clean Diesel quattro Tiptronic L	184	104 350
Q2		
30 TFSI 110	130	28 320
35 TFSI 150 COD	133	33 150
30 TDI 116	123	30 250
35 TDI 150 quattro S tronic	125	37 480
Q3		
35 TFSI 150 COD	146	35 280
40 TFSI 190 Q. S tronic 7	172	45 800
45 TFSI e 245 S tronic 6	37	46 150
35 TDI 150	132	38 210
35 TDI 150 Quattro S tr 7	157	45 410
40 TDI 200 Quat. S tr. 7	160	48 060
Q4 E-TRON		
35 170	0	42 800
40 204	0	48 700
50 Quattro	0	65 700
Q5		
45 TFSI 265 quattro S tronic	193	63 020
50 TFSIe 299 Quattro S tronic	35	62 990
55 TFSIe 367 Quattro S tronic	35	70 950
35 TDI 163 S tronic 7	148	49 890
40 TDI 204 Quattro S tronic 7	167	55 880
50 TDI 286 Quattro Tip.8	214	70 430
Q7		
55 TFSI 340 Quattro Tiptronic	235	76 080
55 TFSIe 380 Quattro Tiptronic	71	80 310
60 TFSIe 456 Quattro Tiptronic 8	74	94 400
SQ7 TFSI 507 Quattro Tiptronic 8	275	120 000
45 TDI 231 quattro Tiptronic	216	70 350
50 TDI 286 Quattro Tiptronic 8	218	73 380
Q8		
55 TFSIe 381 Quattro Tiptronic 8	65	94 570
60 TFSIe 462 Quattro Tiptronic 8	65	101 700
RSQ8 TFSI 600 Quattro Tiptr. 8	316	159 900
RB COUPÉ		
V10 RWD S tronic 7	288	147 540
V10 Quattro S tronic 7	297	179 540
V10 Perfo. Quattro S tronic 7	297	215 110
RB SPYDER		
V10 RWD S tronic 7	307	164 200
V10 Quattro S tronic 7	312	196 700
V10 Perfo. Quattro S tronic 7	313	233 000

FLYING SPUR		
V8	254	199 440
W12	332	206 600
MULSANNE		
V8 6.75	342	316 200
Speed	342	343 560
CONTINENTAL GT		
W12	308	215 040
CONTINENTAL GTC		
W12	317	238 800
BENTAYGA		
V8	260	182 400
W12	292	217 800

## BMW

i3		
i3 120h	0	39 950
i3s 120h	0	42 500
i8		
i8 Coupé	48	142 200
i8 Roadster	48	157 050
SÉRIE 1		
116i 109	129	24 850
118i 136	129	29 300
120iA 178 DKG7	137	35 500
128tiA 265	157	46 550
M135iA 306 xDrive	167	52 950
116d 116	118	27 600
118d 150	122	32 200
120d 190	129	38 400
120d xDrive 190	138	46 300
SÉRIE 2 COUPÉ		
218i 136	163	32 650
220i 184	164	38 650
240i M Performance	188	48 000
240i xDrive auto. M Performance	188	55 150
M2 410	224	68 150
M2 410 DKG	218	72 100
218d 150	144	31 950
220d 190	146	34 950
SÉRIE 2 CABRIOLET		
218i 136 Lounge	170	37 650
220i 184	174	43 250
240i M Performance	197	60 650
240i xDrive auto. M Performance	211	62 700
218d 150	144	31 950
220d 190	146	34 950
SÉRIE 2 GRAN COUPE		
218i 140	135	31 150
M235i 306 xDrive	172	57 250
216d 116	120	33 850
220d 190	120	40 250
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER		
216i 109	142	26 500
218i 140	142	29 800
225xe 224 auto. (hybride rech.)	38	40 550
216d 116	124	31 150
218d 150	129	33 250
● Gran Tourer		+1 550

<b>SÉRIE 3 BERLINE</b>				530d xDrive 286	148	65 250	<b>X5</b>			<b>BERLINGO</b>			<b>DS 4</b>		
318i 156	142	39 000	540d xDrive	157	71 250	xDrive 40i 340	183	75 000	PureTech 110 S&S M	145	23 000	PureTech 130	135	29 200	
320i 184	142	42 600	520eA 204	34	55 650	xDrive M50i 530	238	98 550	PureTech 130 S&S EAT8 M	154	29 100	PureTech 180	146	35 400	
330i 258	149	47 200	530eA 292	35	60 850	xDrive M Compétition	304	145 400	BlueHDi 100 M	135	23 550	PureTech 225	149	42 200	
330i 258 xdrive	155	50 950	530eA 292 xDrive	41	63 500	xDrive 45e 394	39	84 350	BlueHDi 130 S&S BVM6 M	138	28 250	E-TENSE 225	29	38 200	
M340i 374 xdrive	181	66 200	<b>SÉRIE 6 GT</b>			xDrive 25d	150	66 050	<b>C5 AIRCROSS</b>			BlueHDi 130	125	31 200	
320e 204	30	47 800	620d xDrive	160	63 950	xDrive 30d	159	73 100	PureTech 130	143	26 000	<b>DS 7 CROSSBACK</b>			
330e 292	30	52 750	630d xDrive	176	72 200	xDrive 40d	187	84 700	PureTech 130 EAT8	145	30 650	E-TENSE 225	31	50 050	
316d 122	127	40 200	<b>SÉRIE 8 CABRIOLET</b>			<b>X6</b>			Hybrid 225 e-EAT8	30	40 350	E-TENSE 300 4x4	30	56 300	
318d 150	125	42 350	M850i 530	225	132 750	xDrive 40i 340	183	81 700	BlueHDi 130	128	28 400	Puretech 130	143	37 300	
320d 190	121	46 200	840d xDrive 320	161	107 700	xDrive M50i 530	238	101 800	BlueHDi 130 EAT8	137	33 050	Puretech 180	152	41 150	
320d xDrive 190	128	48 850	<b>SÉRIE 8 COUPÉ</b>			xDrive M Compétition	304	148 200	<b>GRAND C4 SPACETOURER</b>			Puretech 225	154	48 900	
330d xDrive 286	139	55 500	M850i 530	221	124 750	xDrive 30d	159	79 800	PureTech 130 S&S Feel	139	30 300	BlueHDi 130 EAT8	134	38 300	
M340d 340 xdrive	163	68 150	840d xDrive 320	160	99 700	xDrive 40d	179	85 000	PureTech 130 S&S EAT8 Feel	151	32 350	<b>DS 9</b>			
<b>SÉRIE 3 TOURING</b>				<b>SÉRIE 7</b>			<b>X7</b>			BlueHDi 130 S&S Feel	128	32 500	E-TENSE 225	33	55 000
318i 156	151	41 000	740Li xDrive 340	191	107 750	xDrive 40i 340	NC	98 000	BlueHDi 130 S&S EAT8 Feel	135	34 550	E-TENSE 360 4x4	49	66 500	
320i 184	151	44 650	745e 394	41	105 650	xDrive M50i 530	NC	121 550	BlueHDi 160 S&S EAT8 Feel	151	39 050	Puretech 225	155	47 700	
330i 258	154	49 000	750i xDrive 530	239	118 050	xDrive 40d	NC	97 000	<b>SPACETOURER</b>			<b>DACIA</b>			
330i 258 xdrive	163	52 750	M760Li xDrive 585	282	183 650	<b>Z4</b>			BlueHDi 120 XS	166	38 250	<b>SANDERO</b>			
M340i 374 xdrive	187	68 000	730d xDrive 265	154	99 450	sDrive 20i 197	139	46 650	BlueHDi 145 M	181	42 350	Sce 65	129	8 690	
320eA 204	32	49 800	740d 320	156	100 250	sDrive 30i 258	139	55 050	BlueHDi 145 EAT8 M	186	43 350	Eco-G 100	115	11 390	
33eA 292	31	54 550	750d 400	166	111 650	M40i 340	168	68 000	BlueHDi 180 S&S EAT8 M	184	46 400	TCe 90	141	12 690	
316dA 122	126	42 200	<b>X1</b>			<b>CADILLAC</b>			electric 136 Batterie 50 kWh M	0	55 900	TCe 90 CVT	141	14 090	
318d 150	134	44 400	sDrive 18i 136 Lounge	119	33 950	<b>XT4</b>			electric 136 Batterie 75 kWh M	0	61 900	Eco-G 100 Stepway	115	12 590	
320d 190	128	48 200	xDrive 20i 192 Lounge	152	40 550	350T 230 AWD	213	41 320	<b>CUPRA</b>			TCe 90 Stepway	141	12 590	
320d xDrive 190	134	50 900	xDrive 25i 231 auto. xLine	155	47 650	350D 174	167	46 850	<b>ATECA</b>			TCe 90 CVT Stepway	141	15 290	
330d xDrive 265	164	57 300	xDrive 25e 125 Lounge	43	46 750	350D 174 AWD	180	48 970	2.0 TSI 300 DSG7 4Drive	201	44 000	<b>LOGGY (5 PLACES)</b>			
M340d 340 xdrive	169	69 950	sDrive 16d 116 Lounge	109	34 500	<b>CITROËN</b>			FORMENTOR			TCe 100	137	15 600	
<b>SÉRIE 4 COUPÉ</b>				sDrive 18d 150 Lounge	119	37 100	<b>C1 5 PORTES</b>			1.5 TSI 150	144	33 350	TCe 130	137	15 800
420i	143	48 000	xDrive 20d 190 Lounge	118	44 500	VTi 72	108	12 150	1.5 TSI 150 DSG7	151	35 250	BluedCi 95	124	16 650	
M440i xDrive 374 auto.	170	68 400	xDrive 20d 190 Sport	132	51 500	<b>C1 AIRSCAPE 5 PORTES</b>			2.0 TSI 190 DSG7 4Drive	171	39 830	BluedCi 115	124	17 450	
M4 Compétition	227	104 550	<b>X2</b>			VTi 72	110	16 250	2.0 TSI 245 DSG7	173	40 470	<b>● Lodgy 7 places</b>		<b>+ 500</b>	
420d	118	50 550	sDrive 18i 136	138	34 050	<b>C3</b>			2.0 TSI 245 DSG7 4Drive	192	44 670	<b>DUSTER</b>			
430 dA 286 xDrive	137	57 700	sDrive 20i 192	145	40 650	PureTech 83 Live	120	14 490	1.4 eHYBRID 204 DSG6	27	41 505	TCe 90 4x2	138	12 490	
M440dA 340 xDrive	150	69 500	xDrive 25eA 125	38	48 300	PureTech 83 Feel	122	16 500	1.4 eHYBRID 245 DSG6	33	45 040	ECO-G 100 4x2	142	12 490	
<b>SÉRIE 4 CABRIOLET</b>				sDrive 16d 116	131	34 450	PureTech 110 S&S Feel Pack	124	19 250	2.0 TDI 150	125	36 350	TCe 130 4x2	141	16 900
420i	152	54 500	sDrive 18d 150	128	37 200	PureTech 110 S&S EAT6 Shine	133	22 100	2.0 TDI 150 DSG7 4Drive	153	40 050	TCe 130 4x4	155	18 900	
M440i xDrive 374 auto.	177	68 400	xDrive 20d 190	141	44 550	BlueHDi 100 S&S Feel	111	19 300	<b>LEON</b>			TCe 150 4x2	141	18 500	
420d	127	57 050	xDrive 25d 231	139	46 000	BlueHDi 100 S&S Shine	112	21 850	2.0 TSI 245 DSG7	162	38 040	TCe 150 4x4	155	20 500	
<b>SÉRIE 5 BERLINE</b>				<b>X3</b>			<b>C3 AIRCROSS</b>			2.0 TSI 300 DSG7	172	40 600	Blue dCi 95 4x2	127	15 200
520i	140	50 150	sDrive 20i 184	156	49 650	1.2 PureTech 110 S&S	134	18 850	1.4 eHYBRID 204 DSG6	26	39 880	Blue dCi 115 4x2	128	17 700	
M5 xDrive 600	246	129 450	xDrive 30e	45	59 800	1.2 PureTech 130 EAT6 S&S	141	23 750	1.4 eHYBRID 245 DSG6	30	41 160	Blue dCi 115 4x4	145	19 700	
M5 xDrive 625	246	138 500	xDrive M40i 360	193	76 900	BlueHDi 110 S&S	122	22 800	<b>LEON ST</b>			<b>FERRARI</b>			
518d 150	116	47 700	X3 M Compétition 510	247	108 850	BlueHDi 120 EAT6 S&S	133	25 800	2.0 TSI 245 DSG7	164	39 570	Portofino	267	195 377	
520d 190	117	51 150	sDrive 18d 150 Lounge	135	49 950	<b>C4</b>			2.0 TSI 300 DSG7	175	42 130	Roma	267	198 205	
520d xDrive 190	124	53 800	xDrive 20d 190 Lounge	145	53 950	1.2 PureTech 100 S&S	133	20 900	2.0 TSI 310 DSG7 4Drive	186	44 790	F8 Tributo Coupé	292	232 694	
530d 286	131	60 000	xDrive 30d	149	60 650	1.2 PureTech 130 S&S	122	24 900	1.4 eHYBRID 204 DSG6	27	41 410	F8 Tributo Spider	292	258 268	
530d xDrive 286	141	62 650	xDrive M40d 340 auto.	157	75 900	1.2 PureTech 130 EAT8 S&S	130	26 900	1.4 eHYBRID 245 DSG6	31	42 690	812 Superfast	366	297 914	
540d xDrive	149	68 650	iX3	0	69 950	1.2 PureTech 155 EAT8 S&S	141	30 550	<b>DS</b>			812 GTS	373	329 658	
520eA 204	30	52 650	<b>X4</b>			BlueHDi 110 S&S	125	23 200	<b>DS 3 CROSSBACK</b>			SF90 Stradale	NC	423 514	
530eA 292	30	58 250	30i 252 auto.	164	59 500	BlueHDi 130 EAT8 S&S	120	28 700	PureTech 100	128	24 900	<b>FIAT</b>			
530eA 292 xDrive	36	66 500	M40i auto.	205	79 650	E-C4 136	0	34 800	PureTech 130 EAT8	137	27 900	<b>500 FL</b>			
545eA 394 xDrive	37	70 550	X4 M Compétition 510	239	111 350	<b>JUMPY COMBI</b>			PureTech 155 EAT8	143	35 800	1.2 Dualogic 69	138	15 990	
<b>SÉRIE 5 TOURING</b>				20d 190	142	57 800	BlueHDi 100 Confort XS	163	27 750	BlueHDi 110	119	25 900	e 95	0	24 500
520i	138	52 750	30d auto.	153	64 500	BlueHDi 120 S&S Confort XS	158	29 100	BlueHDi 130 EAT8	126	31 700	e 118	0	27 500	
518d 150	123	50 300	M40d auto.	170	78 650	BlueHDi 150 S&S Confort M	180	31 900	E-TENSE	0	37 000	<b>● 500C</b>		<b>+ 2 000</b>	
520d 190	123	53 750													
520d 190 xDrive auto.	131	56 400													
530d 286	139	62 600													

<b>500 3+1</b>		1.5 EcoBlue 120	133	28 100	<b>● SW</b>	<b>+1 000</b>	<b>F-PACE</b>		1.6 T-GDi 204 DCT7	163	33 390		
e 118	0	2.0 EcoBlue 150 mHEV	136	34 000	<b>KONA</b>		P250 AWD	209	58 890	1.6 CRDi 115	122	24 190	
<b>500L</b>		2.0 EcoBlue 190 AWD	152	37 600	1.0T-GDi Hybrid 120	129	24 050	P400 MHEV AWD	221	71 560	1.6 CRDi 115 DCT7	122	27 790
1.3 Multijet 95 S&S	107	<b>MONDEO (5 PORTES)</b>			1.6 CRDi Hybrid 136	128	26 050	P400e PlugIn Hybrid AWD	49	72 290	1.6 CRDi 136	128	24 990
1.3 Multijet 95 S&S Dualogic	109	Hybrid 187 (4 portes) Vignale	127	37 800	1.6 CRDi Hybrid 136 DCT-7	128	27 550	5.0 SVR 550 AWD	275	106 680	1.6 CRDi 136 DCT7	133	28 590
<b>500X</b>		2.0 EcoBlue 150	132	35 100	1.6 CRDi Hybrid 136 AWD DCT-7	147	33 850	D165 MHEV AWD	163	54 940	<b>CEE'D SW</b>		
1.0 T3 120	133	2.0 EcoBlue 190	144	41 350	Electric 136	0	35 100	D200 MHEV AWD	163	57 850	1.0 T-GDi 100	135	22 690
1.3 T4 150 DCT	140	<b>● Break SW</b>		<b>+1 000</b>	Electric 204	0	39 900	D300 MHEV AWD	194	66 690	1.0 T-GDi 120	135	23 190
1.3 Multijet 95	108	<b>RANGER</b>			<b>NEXO</b>			<b>F-TYPE COUPÉ</b>			1.4 T-GDi 160	131	26 290
1.6 Multijet 120	124	EcoBlue 130 4x4 Simpl. Cab (HT)	224	24 980	Hydrogène 163	0	79 900	P300	216	64 490	1.4 T-GDi 160 DCT7	134	27 790
<b>PANDA</b>		Ecoblue 170 4x4 Simpl. Cab (HT)	224	26 100	<b>TUCSON</b>			P450	240	93 020	1.6 CRDi 136 MHEV iBVM	119	26 990
1.0 Hybrid	119	EcoBlue 200 4x4 Super Cab (HT)	218	33 260	1.6T-GDi 150 Hybrid	151	29 900	P450 AWD	248	99 080	1.6 CRDi 136 MHEV DCT7	122	30 590
0.9 85 TwinAir S&S 4x4	156	EcoBlue 213 4x4 auto. D. Cab (HT)	234	42 190	1.6 T-GDi 230 Hybrid	127	34 300	P575 AWD	243	126 400	<b>PROCEED</b>		
<b>TIPO (5 PORTES)</b>		<b>S-MAX</b>			1.6 T-GDi 265 PHEV HTRAC	31	42 800	<b>F-TYPE CABRIOLET</b>			1.0 T-GDi 120	127	28 290
1.0 FireFly 100	126	2.0 EcoBlue 150 S&S	159	39 250	1.6 CRDi 136 DCT 7 48V	137	36 500	P300	217	71 550	1.4 T-GDi 160	131	29 290
1.3 Multijet 95 S&S	115	2.0 EcoBlue 150 S&S BVA8	170	41 250	1.6 CRDi 136 DCT 7 48V HTRAC	149	39 800	P450	242	100 080	1.4 T-GDi 160 DCT7	130	30 790
1.6 Multijet 130 S&S	119	2.0 EcoBlue 190 S&S BVA8	170	45 050	<b>SANTA FE</b>			P450 AWD	247	106 130	1.6 T-GDi 204 DCT7	153	36 590
<b>● SW</b>		<b>EXPLORER</b>			1.6 T-GDi 230 Hybrid	144	41 900	P575 AWD	243	132 960	<b>XCEED</b>		
<b>● CROSS</b>		3.0 EcoBoost 457 PHEV iAWD	71	78 000	1.6 T-GDi 265 PlugIn HTRAC	37	53 800	<b>I-PACE</b>			1.0 T-GDi 120	135	25 590
<b>FORD</b>		<b>HONDA</b>			2.2 CRDi 202 DCT8	166	52 800	EV320 AWD	0	70 350	1.4 T-GDi 160	137	27 590
<b>MUSTANG</b>		<b>E</b>			<b>IONIQ HYBRID</b>			EV400 AWD	0	79 990	1.4 T-GDi 160 DCT7	140	29 090
Fastback 5.0 V8 GT	268	Honda e	0	35 060	Hybrid 141	102	28 050	<b>JEEP</b>			1.6 T-GDi 204 DCT7	160	37 190
Cabriolet 5.0 V8 GT	274	Honda e Advance 16"	0	38 060	plug-in 141	26	32 900	<b>RENEGADE</b>			1.6 CRDi 136 MHEV	131	29 590
Fastback 5.0 V8 GT BVA	256	<b>JAZZ</b>			Electric 136	0	35 200	1.0 T3 120 4x2	148	24 350	1.6 CRDi 136 MHEV DCT7	133	32 090
Cabriolet 5.0 V8 GT BVA	263	1.3 i-VTEC Élegance	131	18 190	<b>INFINITI</b>			1.3 T4 150 4x2 BVR	150	27 000	<b>SPORTAGE</b>		
Fastback 5.0 V8 Mach 1	284	1.3 i-VTEC Executive	132	19 590	<b>Q30</b>			1.3 T4 190 4xe AT6	48	38 700	1.6 CRDi 136 MHEV4x2	149	32 490
Mach E 269	0	1.3 i-VTEC CVT Executive	139	22 190	1.6T	156	26 820	1.3 T4 240 4xe AT6	50	42 500	1.6 CRDi 136 MHEV4x2 DCT7	145	33 990
Mach E 294	0	<b>CIVIC 5 PORTES</b>			2.0T 7DCT Sport	156	37 130	1.6 Multijet 130 4x2	133	26 500	1.6 CRDi 136 MHEV DCT7 4x4	173	35 790
Mach E 351 AWD	0	1.0 i-VTEC Éléance	134	24 920	2.2D 7DCT	140	32 390	<b>COMPASS</b>			<b>STINGER</b>		
Mach E 351	0	1.0 i-VTEC Executive CVT	147	28 220	<b>QX30</b>			1.3 T4 130 4x2	152	29 850	3.3 T-GDi 366 auto.	247	63 190
<b>FIESTA (3 PORTES)</b>		1.5 i-VTEC Sport Plus	139	32 130	2.0T 7DCT Sport	168	46 600	1.3 T4 150 4x2 BVR	153	31 850	<b>NIRO</b>		
1.1 75	120	1.5 i-VTEC Sport Plus CVT	151	33 430	2.2D 7DCT Premium	150	38 540	1.3 T4 190 4xe AT6	47	43 000	1.6 GDi 105 hybrid	109	28 990
1.0 95 EcoBoost	115	2.0 i-VTEC Type-R	192	43 160	<b>Q50</b>			1.3 T4 240 4xe AT6	48	46 000	1.6 GDi 105 hybrid recharg.	31	35 990
1.0 125 EcoBoost mHEV	113	1.6 i-DTEC Executive	119	28 670	HYBRID	181	49 580	1.6 Multijet 120 4x2	146	31 350	e-Niro 136	0	37 000
1.0 125 EcoBoost DCT7	122	<b>CIVIC 4 PORTES</b>			<b>JAGUAR</b>			1.6 Multijet 130 4x2	135	33 5	e-Niro 204	0	41 000
1.0 155 EcoBoost mHEV	116	1.5 i-VTEC Exclusive CVT	151	33 240	<b>XE</b>			<b>WRANGLER</b>			<b>LAMBORGHINI</b>		
1.5 200 EcoBoost ST	149	<b>CR-V</b>			P250 auto.	178	46 550	2.0 T 272	253	48 400	<b>HURACÁN</b>		
1.5 TDCi 85 S&S	92	2.0 i-MMD 2WD Comfort	156	34 900	P300 auto. AWD	191	52 340	2.2 MJT 200	245	48 150	Evo RWD	330	192 926
<b>● 5 portes</b>		2.0 i-MMD 4WD Elegance	166	40 650	D180 auto.	148	43 450	<b>● Unlimited</b>		<b>+2 500</b>	Evo Spyder RWD	335	212 763
<b>FOCUS (5 PORTES)</b>		<b>HR-V</b>			D180 auto. AWD	162	45 710	<b>KIA</b>			Evo	332	222 681
1.0 100 EcoBoost	119	1.5 i-VTEC 130 Éléance	148	25 100	<b>XF</b>			<b>PICANTO</b>			Evo Spyder	338	244 948
1.0 125 EcoBoost mHEV	116	1.5 i-VTEC 130 CVT Executive	150	28 460	25t 250	189	51 740	1.0 67	116	11 290	STO	331	301 788
1.5 155 EcoBoost mHEV	118	<b>NSX</b>			30t 300 AWD	197	64 350	1.2 84	131	15 590	<b>AVENTADOR</b>		
2.3 280 EcoBoost ST	182	3.5 V6 Twin-Turbo	242	197 500	2.0 D 163	149	43 490	1.0 T 100	128	17 200	LP 770-4 SVJ	486	423 668
1.5 EcoBlue 95	110	<b>HYUNDAI</b>			2.0 D 163 BVA	150	46 010	<b>RIO</b>			LP 770-4 SVJ Roadster	486	464 948
1.5 EcoBlue 120	110	<b>i10 (NOUVELLE)</b>			20d 180	146	45 790	1.2 84	138	14 590	LP 780-4 Ultimae	NC	NC
2.0 EcoBlue 150	124	1.0 67 Eco	109	11 990	20d 180 BVA	149	48 310	1.0 T-GDi 100	133	17 390	LP 780-4 Ultimae Roadster	NC	NC
2.0 TDCi 190 ST	138	1.0 67	120	15 500	20d 180 BVA AWD	168	56 380	1.0 T-GDi 120	134	18 090	<b>URUS</b>		
<b>● Break SW</b>		1.2 67 BVR	120	14 650	25d 240 BVA AWD	177	60 620	1.0 T-GDi 120 DCT	138	19 390	4.0	325	205 715
<b>ECOSPORT</b>		1.2 84	125	16 300	V6 3.0 D 300	170	67 360	<b>E-SOUL</b>			<b>LAND ROVER</b>		
1.0 100 EcoBoost	134	<b>i20</b>			<b>● XF Sportbrake</b>		<b>+2 500</b>	e-SOUL 136	0	36 090	<b>DEFENDER</b>		
1.0 125 EcoBoost	135	1.2 84	119	15 950	<b>E-PACE</b>			e-SOUL 204	0	40 090	90 D 200 MHEV	228	54 100
1.5 EcoBlue 95	129	1.0 T-GDi 100	114	20 000	P200 FlexFuel MHEV AWD	195	44 400	<b>STONIC</b>			90 D 250 MHEV	228	58 500
1.5 EcoBlue 125	138	1.0 T-GDi 100 DCT 7	116	21 300	P250 MHEV AWD	200	48 550	1.0 T-GDi 100	124	19 990	90 D 300 MHEV	228	63 700
<b>● Break SW</b>		1.6 T-GDi 204 N	158	27 800	P300e PHEV AWD	44	58 800	1.0 T-GDi 120	124	22 790	90 P 400 MHEV	252	66 500
<b>KUGA</b>		<b>i30</b>			D165 FWD	158	39 000	1.0 T-GDi 120 DCT	138	23 790	110 D 200 MHEV	231	57 400
1.5 120 EcoBoost	152	1.0T-GDi 120	121	24 300	D200 MHEV AWD auto.	169	47 800	<b>CEE'D</b>			110 D 250 MHEV	231	62 400
1.5 150 EcoBoost	150	1.0T-GDi 120 DCT 7	135	31 150				1.0 T-GDi 100	133	21 090	110 D 300 MHEV	232	66 900
2.5 190 FHEV eCVT	125	1.5T-GDi 160 DCT 7 Fastback	137	32 550				1.0 T-GDi 120	133	21 590	110 P 400 MHEV	256	75 500
2.5 225 Duratec PHEV eCVT	32	1.6 CRDi 115	122	27 800				1.4 T-GDi 140	139	22 590			
		1.6 CRDi 115 DCT-7	123	29 500				1.4 T-GDi 140 DCT7	141	26 190			

<b>DISCOVERY</b>			<b>UX</b>			<b>MAZDA CX-30</b>			<b>CLA COUPÉ</b>			<b>CLASSE E COUPÉ</b>		
P300	248	61 600	250h 2WD	121	36 990	2.0 Skyactiv-G M Hybrid	141	26 500	180	132	37 250	300	162	66 950
P360	236	67 600	250h 4WD Pack	131	39 490	2.0 Skyactiv-G M Hybrid Auto.	151	31 200	200	137	41 500	53 AMG	207	97 750
D250	216	62 600	<b>NX</b>			2.0 Skyactiv-X 180 M Hybrid	133	33 200	250 4Matic	158	49 500	220d	110	46 550
D300	216	67 600	300h 2WD Pack	160	45 990	2.0 Skyactiv-X 180 M Hybrid Auto.	146	35 200	250e	22	45 600	400d	175	79 750
<b>DISCOVERY SPORT</b>			300h 4WD Pack	163	47 490	2.0 Skyactiv-X 180 M Hybrid 4x4	146	35 200	35 AMG 4Matic auto.	177	55 300	<b>● Cabriolet</b>		<b>+ 5 000</b>
D165 FWD	165	39 510	<b>RX</b>			2.0 Skyactiv-X 180 M Hybrid A. 4x4	160	37 000	45 S AMG 4Matic auto.	194	73 300	<b>CLS COUPÉ</b>		
D165 AWD	175	44 660	450h Pack	173	68 990	1.8 Skyactiv-D 116	135	31 200	180d	125	37 350	53 AMG	209	100 600
D200	175	47 590	450hL F Luxe	185	78 690	1.8 Skyactiv-D 116 Auto.	158	33 200	200d	126	41 600	220d	141	75 150
P200	201	45 860	<b>LOTUS</b>			<b>CX-3 (5 PORTES)</b>			220d	128	46 400	400d 4Matic	175	95 000
P300e	44	51 860	<b>ELISE</b>			2.0 Skyactiv-G 121 4x2	140	22 700	<b>CLA SHOOTING BRAKE</b>			<b>CLASSE S &amp; LIMOUSINE</b>		
<b>RANGE ROVER EVOQUE</b>			<b>1.8 220 Sport</b>			2.0 Skyactiv-G 120 4x2 Auto.	160	27 500	180	135	37 250	350d	168	100 600
D 165 FWD	158	39 750	Cup 250	177	63 430	<b>MAZDA 6 (5 PORTES &amp; SW)</b>			200	137	41 500	400d 4Matic	175	107 800
D 150	165	41 399	<b>EXIGE</b>			2.5 Skyactiv-G 195 auto.	172	41 800	250 4Matic	158	49 500	350d L	170	105 600
D 165 AWD	168	44 950	Sport 350	225	78 160	2.2 Skyactiv-D 184 Sélection	155	43 300	250e	25	46 800	400d L 4Matic	176	112 800
D 200	169	48 500	Sport 410	230	100 400	2.2 Skyactiv-D 184 4x4 Sélection	176	45 250	35 AMG	182	56 500	<b>EQA</b>		
D 180	178	48 749	Cup 430	230	117 600	<b>MX-5 (TOIT SOUPLE)</b>			45 AMG	198	74 500	EQA	0	44 900
D 240	181	52 549	<b>EVORA</b>			1.5 Skyactiv-G 132 Élégance	138	28 900	180d	128	38 550	<b>EQC</b>		
P 200	196	46 050	GT 410	239	96 810	2.0 Skyactiv-G 184 Selection	156	35 600	200d	129	42 800	EQC	0	79 800
P 250	201	50 300	GT 410 Sport	239	111 900	<b>● Toit rigide</b>		<b>+ 2 500</b>	220d	131	47 600	<b>GLC</b>		
P 300	203	54 950	<b>MASERATI</b>			<b>CX-5 (5 PORTES)</b>			<b>GLA</b>			300 4Matic auto.	183	61 450
P 300e	44	52 550	<b>Ghibli</b>			2.0 Skyactiv-G 165 4x2	154	32 300	200 auto.	148	41 900	300e 4Matic auto. Hybride	51	64 450
<b>VELAR</b>			<b>2.0 L4 330</b>			2.0 Skyactiv-G 165 4x2 BVA	165	37 600	250 4Matic auto.	171	51 000	43 AMG 4Matic auto.	231	72 450
D 200 MHEV	165	60 600	3.0 V6 350	254	77 150	2.2 Skyactiv-D 150 4x2	147	38 000	200d auto.	138	42 800	63 AMG 4Matic auto.	280	111 450
D 300 MHEV	194	69 300	3.0 V6 430 Q4	274	104 650	2.2 Skyactiv-D 150 4x2 BVA	160	40 000	220d 4Matic auto.	145	51 000	200d auto.	152	53 100
P 250	211	58 900	3.8 V8 580	279	135 150	2.2 Skyactiv-D 184 4x2	147	41 950	<b>GLB</b>			220d 4Matic auto.	154	56 950
P 400 MHEV	221	71 500	3.0D V6 275	203	73 400	2.2 Skyactiv-D 184 4x2 BVA	160	43 950	200 auto.	150	45 350	300d 4Matic auto.	167	60 250
P 400e PHEV	49	71 900	<b>GRANTURISMO</b>			2.2 Skyactiv-D 184 4x4	165	45 850	250 4Matic auto.	172	54 450	400d 4Matic auto.	184	68 150
<b>RANGE ROVER SPORT</b>			V8 4.7 Sport.	313	129 900	<b>McLAREN</b>			35 AMG 4Matic auto.	179	59 500	<b>GLC COUPÉ</b>		
D 250	217	74 000	V8 4.7 MC	313	153 250	<b>Artura</b>			200d auto.	137	46 250	<b>● Coupé</b>		<b>+ 5 500</b>
D 300	218	82 900	<b>GRANCABRIO</b>			<b>Coupé</b>			220d 4Matic auto.	145	54 450	<b>GLE</b>		
P400e	72	91 700	V8 4.7 Sport	328	147 200	<b>NC 228 000</b>			<b>CLASSE C BERLINE</b>			300d 4Matic auto.	187	69 700
5.0 575 V8 Supercharged SVR	331	136 900	V8 4.7 MC	328	158 750	<b>NC 199 500</b>			43 AMG 4Matic auto.	143	49 550	350de 4Matic auto.	18	83 200
<b>RANGE ROVER</b>			<b>QUATTROPORTE</b>			<b>NC 164 500</b>			220d	130	52 950	350d 4Matic auto.	186	70 700
D 300	238	109 000	3.0 V6 430 Q4	274	133 350	<b>258 164 500</b>			<b>CLASSE C BREAK</b>			400d 4Matic auto.	189	76 700
D 350	241	123 800	3.8 V8 580	276	170 450	<b>249 262 500</b>			200	149	51 050	450 4Matic auto.	204	79 950
P400e	75	125 700	<b>LEVANTE</b>			<b>NC 288 000</b>			43 AMG 4Matic auto.	219	72 899	350e 4Matic	20	82 600
P 400	240	115 200	3.0 V6 350 Q4	283	83 200	<b>NC 330 000</b>			220d	134	54 450	53 AMG 4Matic auto.	241	96 650
5.0 525 V8	311	129 900	3.0 V6 430 Q4	286	108 450	<b>CLASSE C COUPÉ</b>			200	148	46 340	63 AMG EQ Boost 4Matic	276	149 150
5.0 565 V8	342	182 400	3.8 V8 530	357	140 450	<b>CLASSE C COUPÉ</b>			43 AMG	219	76 000	<b>● Coupé</b>		<b>+ 5 500</b>
<b>LEXUS</b>			3.8 V8 580	359	163 250	<b>CLASSE C COUPÉ</b>			63 AMG S	244	111 800	<b>GLS</b>		
<b>CT</b>			<b>MAZDA</b>			<b>MERCEDES-BENZ</b>			220d	130	48 850	580 4Matic auto.	259	126 250
<b>200h</b>			<b>MAZDA 2 (5 PORTES)</b>			<b>CLASSE A</b>			220d 4Matic	135	52 350	63 AMG EQ Boost 4Matic	286	165 900
<b>300h</b>			1.5 e-Skyactiv 90	120	18 350	160	133	28 900	300d 4Matic	147	55 850	600 EQ Boost 4Matic	286	178 800
<b>300h F Sport Executive</b>			1.5 e-Skyactiv 115	107	22 950	180	133	29 400	<b>CLASSE C CABRIOLET</b>			400d 4Matic auto.	210	100 350
<b>RC</b>			1.5 Skyactiv-G 90 BVA	122	23 500	200	135	33 650	200	162	54 150	<b>CLASSE G</b>		
<b>RC F</b>			<b>MAZDA 3</b>			250 4MATIC	157	44 250	43 AMG	227	83 350	500 auto.	338	116 850
<b>ES</b>			2.0 Skyactiv-G M Hybrid	117	24 400	250e	22	41 850	63 AMG S	253	116 350	63 AMG auto.	373	167 100
<b>ES</b>			2.0 Skyactiv-G M Hybrid Auto.	128	28 700	35 AMG 4MATIC	183	51 550	220d	137	57 650	<b>AMG GT</b>		
<b>LS</b>			2.0 Skyactiv-X 180 M Hybrid	100	26 400	45 AMG 4MATIC	199	70 700	300d 4Matic	144	60 150	GT 43	209	103 001
<b>LS</b>			2.0 Skyactiv-X 180 M Hybrid Auto.	119	26 400	180d	126	30 700	<b>CLASSE E BERLINE</b>			GT 53	209	120 001
<b>LC</b>			2.0 Skyactiv-X 180 M Hybrid 4x4	109	32 500	200d	127	34 950	53 AMG 4Matic auto.	218	90 700	GT 63s	257	170 505
<b>LC</b>			2.0 Skyactiv-X 180 M Hybrid A. 4x4	125	34 500	220d	127	42 350	63 AMG	270	139 800	4.0 V8 557 C	288	162 850
<b>500h 2WD</b>			1.8 Skyactiv-D 116	109	28 700	<b>CLASSE B</b>			220d auto.	163	55 800	4.0 V8 585 GT R	288	179 650
<b>500h 4WD</b>			1.8 Skyactiv-D 116 Auto.	127	30 700	160	129	31 550	400d auto.	194	74 000	4.0 V8 730 Black Series	NC	359 000
<b>500 4WD</b>						180	129	32 550	300de auto.	36	64 350	<b>AMG GT ROADSTER</b>		
<b>500 Cab.</b>						200	131	34 450	<b>CLASSE E BREAK</b>			4.0 V8 557 C	289	176 050
						250 4Matic	161	44 650	53 AMG 4Matic auto.	221	92 900	<b>MG</b>		
						180d	114	33 850	63 AMG	276	142 000	<b>ZS EV</b>		
						200d	121	34 650	220d auto.	145	58 000	<b>Comfort</b>		
						220d	121	42 750	220d All Terrain auto.	163	64 100	<b>Luxury</b>		
									400d auto.	177	76 200	<b>0 29 990</b>		
									300de auto.	36	64 350	<b>0 31 990</b>		
												<b>EHS</b>		
												<b>1.5T GDI 258 PHEV</b>		
												<b>43 33 700</b>		

<b>MINI (3 PORTES)</b>		
One 75	122	20 900
One 102	122	22 200
Cooper 136	124	23 900
Cooper S 178	140	28 500
Cooper JCW 231	155	34 800
Cooper SE 184 BVA	0	33 900

● Mini 5p.		
<b>MINI CABRIOLET</b>		
One 102	132	26 600
Cooper 136	134	28 300
Cooper S 178	148	32 900
Cooper JCW 231	161	39 200

<b>COUNTRYMAN</b>		
One 102	140	27 600
Cooper 136	142	29 600
Cooper 136 All 4	157	33 800
Cooper S 178	151	34 300
Cooper S 178 All 4	158	38 500
Cooper JCW 306	173	47 100
Cooper SE 220 ALL4	39	40 800
One D 116	128	30 600
Cooper D 150	124	32 600
Cooper D 150 All 4	139	36 800
Cooper SD 190	133	38 500
Cooper SD 190 All 4	141	40 500

<b>CLUBMAN</b>		
One 102	135	26 100
Cooper 136	136	28 100
Cooper S 178	152	32 400
Cooper S 178 All 4	154	36 600
Cooper JCW 306 BVA8	168	45 200
One D 116	122	29 100
Cooper D 150	125	31 100
Cooper SD 190	130	36 600
Cooper SD 190 All 4	142	38 600
● Boîte automatique +1 820		

## MITSUBISHI

<b>SPACESTAR</b>		
1.0 MIVEC	115	11 990
1.2 MIVEC	121	13 990
1.2 MIVEC CVT	127	14 990

<b>ASX</b>		
2.0 2WD CVT	176	27 490

<b>OUTLANDER</b>		
Twin Motor 4WD (Hybride rech.)	46	39 490
<b>L200</b>		
2.2 Di-D 150 Club Cab	226	32 790
2.2 Di-D 150 Double Cab	223	34 690
2.2 Di-D 150 Double Cab auto.	254	39 790

## NISSAN

<b>MICRA</b>		
IG-T 92	123	16 990
IG-T 92 Xtronic	138	18 390

<b>JUKE (NOUVEAU)</b>		
DIG-T 114	134	20 790
DIG-T 114 DCT	137	24 690

<b>LEAF (ÉLECTRIQUE)</b>		
40 kWh	0	32 900
62 kWh	0	38 300

<b>QASHQAI</b>		
DIG-T 140	124	24 950
DIG-T 160	124	29 000
dCi 115	105	26 600
dCi 115 DCT	109	28 200
dCi 150	124	31 550
dCi 150 All Mode 4x4i	148	33 450

<b>EVALIA (5 PLACES)</b>		
e-NV200 N-Connecta (électrique)	0	43 100
● 7 places +640		

<b>GT-R</b>		
3.8 V6 570	300	99 911
3.8 V6 600 Nismo	307	184 950

<b>X-TRAIL</b>		
DIG-T 160	145	32 850
dCi 150	138	31 500
dCi 150 AllMode	151	35 700
● 7 places +3 100		

<b>NAVARA</b>		
2.3 dCi 160 King Cab Visia	215	27 650
2.3 dCi 160 Double-Cab Acenta	222	33 850
2.3 dCi 190 King Cab auto. Optima	222	39 650

## OPEL

<b>CORSA</b>		
1.2 75	122	15 100
1.2 Turbo 100	124	18 350
1.2 Turbo 100 BVA8	116	20 950
1.2 Turbo 130 BVA	128	23 800
Électrique 136	0	31 100
1.5 Diesel 100	107	20 650

<b>ASTRA (5 PORTES)</b>		
1.2 Turbo 110	119	22 800
1.2 Turbo 130	120	26 850
1.4 Turbo 145 CVT	130	29 250
1.2 Turbo 145	121	31 350
1.5 D 105	112	25 300
1.5 D 122	114	27 800
1.5 D 122 BVA	131	29 500

<b>ASTRA SPORTS TOURER</b>		
1.2 Turbo 110	122	27 400
1.2 Turbo 130	123	28 300
1.2 Turbo 145	125	32 800
1.5 D 105	112	29 750
1.5 D 122	115	30 550
1.5 D 122 BVA9	133	32 450

<b>GRANDLAND</b>		
1.2 Turbo 130	139	29 050
1.2 Turbo 130 auto.	146	30 950
1.6 Turbo 180 auto.	156	37 350
Hybrid 225	31	42 750
Hybrid4 300	30	49 900
1.5 Diesel 130	129	31 250
1.5 Diesel 130 auto.	136	33 150

<b>ZAFIRA LIFE L2</b>		
e-200 136	0	53 450
e-300 136	0	59 450
1.5 D 120	163	37 910
2.0 D 140	180	42 000
2.0 D 140 BVA	183	43 050
2.0 D 180 BVA	181	46 140

<b>INSIGNIA GRAND SPORT</b>		
2.0 Turbo 170 BVA9	167	37 600
2.0 Turbo 200 BVA9	167	45 650
2.0 Turbo 230 BVA9	189	49 300
1.5 D 122	122	33 400
1.5 D 122 BVA8	130	35 100
2.0 D 174 BVA8	132	40 100
2.0 D 174 BVA8 AWD	156	48 250

<b>INSIGNIA SPORTS TOURER</b>		
2.0 Turbo 170 BVA9	171	38 900
2.0 Turbo 200 BVA9	171	46 950
2.0 Turbo 230 BVA9 AWD	193	50 600
1.5 D 122	127	34 700
1.5 D 122 BVA8	133	36 400
2.0 D 174 BVA8	134	41 400
2.0 D 174 BVA8 AWD	158	49 550

<b>COMBO LIFE</b>		
1.2 110	119	21 300
1.5 D 75	107	21 300
1.5 D 100	105	23 450
1.5 D 130	113	25 050

## PEUGEOT

<b>108 (5 PORTES)</b>		
1.0 VTi 72	109	12 600

<b>108 TOP! (5 PORTES)</b>		
1.0 VTi 72	111	18 000

<b>208</b>		
1.2 PureTech 75	119	16 200
1.2 PureTech 100	118	20 150
1.2 PureTech 100 S&S EAT8	122	21 850
1.2 PureTech 130 S&S EAT8	121	26 250
1.6 BlueHDi 100 S&S	106	18 900
e-208	0	32 700

<b>2008</b>		
1.2 PureTech 100	122	22 700
1.2 PureTech 130	124	24 500
1.2 PureTech 130 EAT8	133	26 500
1.2 PureTech 155 EAT8	141	32 400
1.5 BlueHDi 110	114	24 700
1.5 BlueHDi 130 EAT8	123	29 000
e-2008	0	36 800

<b>RIFTER</b>		
1.2 Puretech 110	148	24 100
1.2 Puretech 130 EAT8	156	29 150
1.6 BlueHDi 100	136	25 050
1.6 BlueHDi 100 Long	139	26 050
1.6 BlueHDi 130	138	27 650
1.6 BlueHDi 130 Long	141	28 350
e-RIFTER 136	0	36 400
e-RIFTER 136 Long	0	37 400

<b>308</b>		
1.2 PureTech 110 S&S	124	24 800
1.2 PureTech 130 S&S	125	26 200
1.2 PureTech 130 S&S EAT8	127	28 200
BlueHDi 130 S&S	120	28 500
BlueHDi 130 S&S EAT8	123	30 500
PHEV 180 e-EAT8	24	36 800
PHEV 225 e-EAT8	27	43 300

<b>308 SW</b>		
1.2 PureTech 110 S&S	126	25 800
1.2 PureTech 130 S&S	127	27 200
1.2 PureTech 130 S&S EAT8	129	29 200
BlueHDi 130 S&S	121	29 450
BlueHDi 130 S&S EAT8	124	31 450
PHEV 180 e-EAT8	25	37 800
PHEV 225 e-EAT8	26	44 300

<b>3008</b>		
1.2 PureTech 130 S&S	140	31 450
1.2 PureTech 130 S&S EAT8	144	34 200
1.5 BlueHDi 130 S&S	130	33 850
1.5 BlueHDi 130 S&S EAT8	135	36 600
Hybrid 225 e-EAT8	30	45 500
Hybrid 300 e-EAT8	29	51 000

<b>508</b>		
Puretech 130 EAT8	131	35 950
Puretech 180 EAT8	145	38 850
BlueHDi 130 EAT8	121	37 950
Hybrid 225 e-EAT8	28	47 050
Hybrid4 360 e-EAT8 PSE	46	67 100

<b>508 SW</b>		
Puretech 130 EAT8	134	37 250
Puretech 180 EAT8	148	40 150
BlueHDi 130 EAT8	123	39 250
Hybrid 225 e-EAT8	30	48 350
Hybrid4 360 e-EAT8 PSE	46	68 400

<b>5008</b>		
1.2 PureTech 130 S&S	143	33 250
1.2 PureTech 130 S&S EAT8	149	36 000
Puretech 180 S&S EAT8	158	43 700
1.5 Blue HDi 130 S&S	133	35 650
1.5 BlueHDi 130 S&S EAT8	139	38 400
2.0 BlueHDi 180 S&S EAT8	153	43 900

## PORSCHE

<b>718 BOXSTER</b>		
2.0 300	212	60 049
2.5 S 350	229	73 220
4.0 GTS 400	247	87 273
4.0 Spyder 420	251	97 601
4.0 400 Edition 25 ans	247	98 326
● PDK +2 850		

<b>718 CAYMAN</b>		
2.0 300	212	58 010
2.5 S 350	228	71 180
4.0 GTS 400	247	85 233
GT4	251	100 357
● PDK +2 850		

<b>911 (992)</b>		
3.0 385	233	110 192
3.0 450 S	238	125 792
3.0 450 4S	239	133 712
3.0 480 GTS	236	144 022
3.7 580 Turbo	271	191 922
3.7 650 Turbo S	271	224 796
4.0 510 GT3	294	173 562
● Cabriolet +14 400		

<b>PANAMERA</b>		
3.0 V6 330	232	95 597
3.0 V6 330 4	235	99 676
3.0 V6 440 4S	234	120 317
4.0 V8 480 GTS	275	142 756
4.0 V8 630 Turbo S	289	187 036
4 E-Hybrid 462	45	115 276
4S E-Hybrid 560	51	132 316
Turbo S E-Hybrid 700	61	193 037

<b>PANAMERA SPORT TURISMO</b>		
3.0 V6 4 330	242	102 557
3.0 V6 4S 440	207	125 117
4.0 V8 480 GTS	280	145 636
4.0 V8 630 Turbo S	295	189 916
4 E-Hybrid 462	49	118 156
4S E-Hybrid 560	55	135 196
Turbo S E-Hybrid 700	65	197 917

<b>MACAN</b>		
2.0 245	232	62 779
3.0 V6 354 S	243	68 419
2.9 V6 380 GTS	255	81 020
2.9 V6 440 Turbo	259	94 939

<b>CAYENNE</b>		
3.0 V6 340	259	81 180
3.0 V6 440 S	268	99 178
4.0 460 GTS	255	117 898
4.0 550 Turbo	305	148 016
E-Hybrid 462	71	96 300
Turbo S E-Hybrid 680	110	179 216

<b>CAYENNE COUPE</b>		
3.0 V6 340	263	88 260
3.0 V6 440 S	271	104 698
4.0 460 GTS	302	121 858
4.0 550 Turbo	307	153 056
E-Hybrid 462	73	100 620
Turbo S E-Hybrid 680	111	182 936

<b>TAYCAN</b>		
408	0	86 254
476 Performance Plus	0	92 026
4S 530	0	109 414
4S 571 Performance Plus	0	115 900
680 Turbo	0	156 334
761 Turbo S	0	189 934

<b>TAYCAN CROSS TURISMO</b>		
4 476	0	94 454
4S 571	0	114 814
680 Turbo	0	157 774
761 Turbo S	0	191 374

## RENAULT

<b>CLIO</b>		
SCe 65 Life	116	15 300
TCe 90	117	19 050
TCe 100 GPL	121	19 050
TCe 90 X-Tronic	129	20 650
TCe 140	122	23 200
Bue dCi 100	111	21 500
E-Tech 140 Hybride	98	23 450

<b>CAPTUR</b>		
TCe 90	132	21 950
TCe 100 GPL	134	21 950
TCe 140	130	23 800
TCe 140 EDC	135	25 750
TCe 160 EDC	133	29 300
E-TECH 145	114	27 600





# LA QUATRIÈME MERVEILLE DU MONDE

*PHÉNOMÈNE HISTORIQUE, ICÔNE NATIONALE ET INDÉMODABLE OBJET DE CONVOITISE, LA MYTHIQUE "QUATRELLE", NÉE EN 1961, FÊTE SES SOIXANTE PRINTEMPS. NOUS NOUS SOMMES RENDUS À SON GOÛTER D'ANNIVERSAIRE...*

**E**lle a un empattement différent à droite et à gauche, 4 cm plus court d'un côté que de l'autre. Elle, c'est la "Quatrelle", que l'on connaît tous, dont on parle tous, mais sur laquelle on ne sait rien... Tout a pourtant été dit sur cette grand-mère qui, du haut de ses soixante balais, compte parmi les modèles les plus importants du patrimoine automobile mondial. Pour autant, nombre d'interrogations subsistent : que signifie le "L" de 4L ? Combien de séries spéciales ont été produites ? Qui l'a dessinée ? Pas de réponse. À l'époque, personne n'a clairement revendiqué ce modèle ; le "département du design" n'était pas encore une notion très claire, et les lignes de la 4L n'étaient pas au cœur des préoccupations.

Côté production, le nombre de châssis fabriqués était connu, mais pas ce qui était positionné dessus : aucun registre ne permet ainsi de savoir précisément combien de modèles Plein Air ont été assemblés. Enfin, personne n'est capable, avec assurance, de préciser si le "L" de 4L (il s'agissait, dans un premier temps, d'une version plus haut de gamme que la Renault 4) signifiait Luxe ou Limousine. Ce dont tout le monde a conscience, en revanche, c'est de l'incroyable succès de cette R4, officiellement dénommée Renault 4 à partir de 1965 : 8135424 modèles sont sortis d'usines situées dans 28 pays, dont la France, la Belgique, la Yougoslavie, l'Algérie, le Ghana, l'Australie ou la Colombie, où la "Quatrelle" est considérée comme une voiture nationale... La Renault a été beaucoup plus produite que





la Citroën 2CV (5,1 millions d'unités), autre icône tricolore. Mais, alors que la "Deudeuche" a été étudiée dans les années 1930, à une époque où la France est un pays rural, la R4 débarque au moment de l'exode. Cette migration, synonyme de villes nouvelles et de banlieues, où les transports en commun demeurent quasiment inexistantes, change la donne. La voiture est nécessaire. Et l'évolution de la part féminine dans le monde du travail contribue à une augmentation des revenus par foyer : l'achat d'une voiture devient possible.

Pierre Dreyfus, patron de Renault depuis mars 1955, passionné par la sociologie, dirige alors ses équipes vers la conception d'un modèle répondant aux nouveaux besoins. Dès le début, la décision est prise de ne pas concevoir un profil conventionnel, avec un capot, un habitacle et un coffre. "Faites-moi donc un volume", glisse-t-il à Yves Gorges, directeur du bureau d'études. Dans ses Mémoires, le patron de Renault indique avoir demandé à ses collaborateurs de créer "une voiture blue jean". Soit, selon ses propres mots "un vêtement que l'on peut porter en toutes circonstances, si l'on n'a pas de prétention au snobisme ni au conformisme social. Un habit qui vous rend tous les services, que l'on traîne partout, qui ne coûte pas cher et que l'on peut remplacer sans se sentir dépaycé". Voilà le cahier des charges de la 4L.

Ce qui peut sembler banal aujourd'hui, avec un profil bi-corps, est alors révolutionnaire. Au point que Renault ignore même comment qualifier commercialement sa première voiture à roues avant motrices, affublée d'un look de "break" et dotée du premier hayon de grande série appelé "porte de service". Son coffre propose un plancher plat, à l'image d'un seuil de fourgonnette, et le basculement de la banquette arrière sert la polyvalence. Autre nouveauté : pas besoin de rajouter de l'eau lors des départs en vacances, y compris dans les embouteillages. Le circuit scellé de refroidissement avec vase d'expansion met fin aux risques de surchauffe. Et Renault va encore plus loin, avec la suppression des points de graissage ; jusqu'ici, lors des grands trajets, on s'arrêtait pour remettre de l'essence... et de la graisse sur les pivots de supports de fusée, les biellettes de direction et ou certains roulements. Avec la 4L, terminé. Cette voiture est facile d'usage, increvable, inusable, très robuste et polyvalente. En contrepartie, elle demeure assez minimaliste, mais supérieure à ce qu'offre une 2CV, pour un tarif identique. Devenue symbole de liberté, la 4L touche progressivement toutes les populations. C'est la voiture des administrations, celle du curé, du voisin et de l'institutrice, du maire, celle de l'EDF, du facteur, de la gendarmerie et du hippie...



En 1992, les normes de pollution sonnent la fin de carrière. Les coûts nécessaires à son maintien commercial sont trop élevés et les ventes s'essouffent. La production s'arrête. Mais l'histoire perdure, autant par le biais du 4L Trophy, raid automobile le plus parcouru au monde, que par les collectionneurs ou ceux qui, aujourd'hui encore, sollicitent leur 4L au quotidien. On trouve même des clubs de passionnés jusqu'au Japon, et d'innombrables ouvrages sur l'histoire et l'industrialisation de cette icône, qui fourmillent d'anecdotes et d'informations. On y apprend ainsi pourquoi l'empattement est différent d'un côté et de l'autre : les barres de torsion transversales de la suspension arrière et les amortisseurs hydrauliques positionnés à l'horizontale ne pouvaient en effet être installés face à face. Ils ont donc été décalés, et les roues avec ! La lecture de documentations liées à la rondouillarde française, passée de 6 à 12 V en cours de carrière, permet aussi d'entrevoir les multiples déclinaisons lancées avec plus ou moins de succès, des versions 4x4 hélitreuillées pensées pour l'armée jusqu'à celle de La Poste, aux charnières de portes renforcées.

Initialement appelé "la 350" au début du projet, en raison du prix de vente espéré (350 000 francs maximum), le véhicule en cours de développement profite ensuite d'une autre classification, dénommé projet 112. À cette époque, les voitures sont mises au point sur la route – et non sur ordinateur. C'est la spécialité de Louis Buty, directeur des essais, qui va chapeauter tous les tests routiers de la Renault, en Afrique du nord, aux États-Unis, en Guinée, dans le désert... À la toute fin des essais, Buty reçoit Pierre Dreyfus, venu essayer l'un des derniers prototypes en Sardaigne. Buty à ses côtés, Dreyfus prend le volant et commet une "impardonnable légèreté", comme il le confessa plus tard. La course de la Quatrellé s'achève dans le ravin ; la voiture est dans un sale état. On décide alors de taire l'accident, survenu à quelques semaines du lancement, malgré les blessures des deux occupants et le visage tuméfié et suturé de Buty. La vérité n'est publiquement rétablie que lorsque Pierre Dreyfus, devenu ministre de l'Industrie, remet à son passager l'Ordre National du Mérite. Un titre honorifique que mériterait également la Renault 4, un phénomène français ET mondial, environ un modèle sur deux ayant été vendu à l'export. ■

PAR L. PINEL, PHOTOS DR





## Au volant des anciennes



*Deux trajets, deux modèles : pour fêter les soixante printemps de la 4L, on ne lui souffle pas sur les bougies. Mais Renault nous a permis de reprendre les commandes de la française. Choix numéro 1 : une reluisante version F4, aux couleurs d'un garage Renault imaginaire. La rondouillarde, apparue en 1961, pouvait embarquer 300 kg de charge dans sa soute de presque 2 m<sup>3</sup>. Utilisé par de nombreux artisans sur les cinq continents, cet utilitaire s'est aussi illustré par ses versions "La Poste", vestiges d'un autre temps. Réglée comme une horloge et habitée par l'inimitable odeur caractéristique d'un intérieur de 4L, "notre" F4 nous a permis de découvrir l'origine du terme "rossignol", qualifiant les bruits de mobilier perçus à l'intérieur des voitures. Dans celle-ci, les sons venant de la partie arrière ressemblent vraiment au chant dudit oiseau. Pour le reste, tout paraît simple et essentiel, désuet, mais fonctionnel. Et la tenue de route reste très honnête.*

*Second essai : la fameuse "Plein Air", version décapotée moins connue que la Citroën Méhari, et pourtant beaucoup plus pratique, notamment grâce à la position de conduite. Réalisée par Sinpar en très petite série et en coloris unique, de mai 1968 jusqu'en avril 1970, cette décapotable poids-plume (590 kg) se passe de portes et dispose d'un demi-hayon. Seule une petite chaîne sert à empêcher les occupants de basculer dans les fossés ! En parfait état, ce modèle de 1969 a été acheté au Canada par Renault et dispose donc d'un compteur en miles. La boîte 4 vitesses est identique à celle de la F4, avec une première "en bas", vers soi. Et cette promenade d'une heure, dans le Vexin, illustre le bonheur ressenti au volant de ces cabriolets d'antan. Et avec 27 ch sous le capot et un simple frein à tambour à chaque roue, mieux vaut prendre le temps d'apprécier... ■*



# ÉVASION NORMANDE

POUR CÉLÉBRER LE DÉCONFINEMENT, AUTO MOTO EST DE RETOUR DANS LA BELLE RÉGION DE NORMANDIE, À MOTO CETTE FOIS-CI, ET EN TROUPEAU DE HUIT COPAINS MOTARDS, PLUS OU MOINS AGUERRIS.







Les bonnes idées sont parfois les plus simples. Aussi, à peine la date annoncée par le Premier ministre, c'est armés de cette maxime que nous avons décidé de célébrer dignement la fin du confinement. Ensemble, de Paris à la Normandie, le week-end de l'Ascension. Rendez-vous est pris place du Trocadéro, pour un départ sous un ciel maussade, dès potron-minet. Enfin... presque. Car si le deux-roues permet de gagner de précieuses minutes en milieu urbain, en particulier en région parisienne, réunir huit machines et autant de "pilotes" n'est pas de tout repos. Entre Benjamin, appliqué à rafistoler l'antédiluvienne Honda Goldwing de 1988 (165 000 km au compteur !) à coups de chatterton, Grégoire, s'échinant à fixer le rétro droit de sa BMW 850 RT capricieuse au démarrage, et les éternels retardataires déglutissant leur café alors que l'escadron casqué et ganté est fin prêt à

limer le macadam, le retard à allumage se compte en demi-heure. Alors que la Capitale disparaît enfin dans nos rétroviseurs, nous attaquons... les premiers bouchons formés sur l'A13. De toute évidence, nous ne sommes pas les seuls à avoir envie de (re)prendre l'air. Entre mes mains, le guidon de la nouvelle Honda Goldwing, que je rêvais d'essayer. Premier constat : la moto – que je ne pratique plus depuis quatre ans – c'est un peu comme le vélo, ça ne s'oublie pas. Et c'est heureux. Car se faufiler entre les voitures avec une machine de près de 400 kg tous pleins faits peut rapidement donner quelques sueurs, même si l'incroyable aisance de la plus grosse des Honda à évoluer à faible allure limite l'appréhension. Ce qui n'est pas le cas de tous les motards en lice. Passé le périphérique, Julien, parisien-scootériste jusqu'au bout des gants, perd ses repères aux commandes de sa Yamaha Tracer 7 de location, laquelle se confond aisément avec une



125 cm<sup>3</sup>, exception faite de ses splendides roues bleutées censées charmer les jeunes motocyclistes. Enfin sortis du grand ruban évoquant davantage un parking qu'une voie rapide, nous filons de bourg en bourg par les plus petites routes possible. Peu excitants, ces itinéraires de délestage nous mènent vers Houlgate en un peu plus de quatre heures. En fin de parcours, quelques virages nous mettent en appétit et éveillent les sens de Damien, dont la vélocité BMW 1250 RT rivalise avec les deux Honda de tête. De mon côté, je regoûte aux joies de la conduite d'une moto. L'imposante Goldwing distille un agrément d'utilisation remarquable. Plein comme un œuf, le six-cylindres 1800cm<sup>3</sup> de 126 ch permet de reprendre dès 1200 tr/mn sans hoqueter sur les sixième ou septième rapport de l'excellente boîte robotisée DCT. Et bien qu'elle ne raffole pas d'une prise d'angle exagérée, elle rassure

grâce à une partie cycle très saine et un freinage surprenant. Sous la pluie, nous quittons la cité balnéaire calvadosienne, guidés par le régional de l'étape, Antoine, jeune permis de 45 ans (obtenu en février), qui, fier de sa magnifique BMW F850 GS flambant neuve, cale devant femme, enfants et beaux-parents, inconsolables devant cette erreur de lapin de six semaines. La chaussée mouillée ne semble guère perturber David, photographe de son état, le plus âgé de la troupe, et détenteur d'un permis A depuis 1992. Aux commandes de l'Africa Twin boîte manuelle, il fait fi de l'eau en réduisant à peine le rythme. La confiance vient sans doute avec l'âge... ou l'expérience. Un peu désabusés par cette médiocre météo – *“En Normandie, le climat est très sain, pour celui qui supporte les bottes en caoutchouc...”* disait Coluche – nous enquillons l'interminable Nationale 13 dans la roue du second Antoine de la bande,



instigateur de cette épopée, qui nous mène vers quelques étapes touristiques. Nous traversons ainsi Sainte-Mère-Église, rendue célèbre par le parachutiste du Débarquement agrippé au clocher, Saint-Vast-la-Hougue et l'île de Tatihou en toile de fond, reconnue pour ses huîtres dégustées le soir à Valognes, charmante petite cité réputée pour ces hôtels particuliers. 400 km et huit heures de conduite plus tard, un bon repas et quelques coups de freine-tard ont raison de nos carcasses, qui s'effondrent bien avant minuit. Malgré la pluie battante, le deuxième jour du road-trip s'annonce sous les meilleurs auspices. Après Cherbourg, le ciel s'éclaircit pour laisser passer de larges rayons de soleil sur la splendide Route des Caps, truffée de manoirs et autres maisons bourgeoises longeant la pointe du Cotentin vers le Cap de la Hague. Face à la Manche déchaînée, il y a comme un air de bout du monde. En dépit de nos

nombreuses pauses, nous prenons enfin un réel plaisir aux guidons de nos brélons. En particulier aux commandes de la très joueuse Africa Twin, qui virevolte de courbes en virages avec une belle assurance, malgré des suspensions trop souples. Si l'on peste contre la complexité des multiples réglages (amortisseurs, réponse moteur, ABS...), la belle santé du bicylindre 1100 cm<sup>3</sup> de 102 ch suffit à nous réjouir. Cap au sud, en direction de Granville, sous un soleil radieux. Souriants sous les casques, les moins à l'aise d'entre nous gagnent en confiance, nous permettant de former un groupe relativement homogène, en ligne droite du moins, nous évitant ainsi d'attendre les retardataires aux nombreuses intersections. J'en profite pour poser mon séant sur la "vieille" Goldwing durant quelques kilomètres. Le confort se révèle toujours aussi princier, le six-cylindres (1500 cm<sup>3</sup>, 100 ch) performant, mais ultra gourmand. En revanche,





le freinage est absent. Ici, on parle plutôt de ralentisseur... C'est sous une lumière magnifique que parvenons ensuite aux abords de l'une des merveilles du Monde, le Mont Saint-Michel, avant de rallier St-Briac par la ravissante Cancale fourmillant de touristes. Un petit détour par la Bretagne nord, au sec toujours, avant d'entamer le retour vers la Capitale en passant par le très verdoyant Perche. La route, longue et relativement monotone, est heureusement égayée par les nombreuses forêts luxuriantes jalonnant notre tracé. Sur les grands axes, la Goldwing fait valoir ses arguments. Bien abrité derrière l'immense pare-brise électrique, le séant confortablement installé et la musique étouffant le feulement du moteur, on profite du voyage. Dommage, en revanche, qu'il soit interrompu par une autonomie trop juste (+/- 300 km en fonction du rythme), en raison d'un réservoir de seulement 21 litres et d'une consommation

relativement élevée. Mais à moteur exceptionnel, sacrifices inhabituels, en premier lieu financier, la Goldwing démarrait à 27 900 € en modèle de base et 42 000 € (!) pour notre version toute équipée. Sur sa "mobylette" de location, Julien, lui, fait grise mine à la vue d'une voie rapide. Privée de toute protection, la basique Yamaha mène la vie dure à son "pilote". Qu'importe, la bonne humeur est là, la météo clémente se maintient et l'idée d'aller déjeuner chez un copain boucher nous pousse à essorer un peu la poignée. Rassasiés, nous roulons encore une bonne heure vers Pacy-sur-Eure, notre dernière étape, avant de rallier Paris par le joli Vexin français, malheureusement inondé par la pluie. Au final, nous avons parcouru 1300 km aux guidons de nos machines. Avec une seule idée en tête : où et quand repart-on ? ■

PAR S. LARROUMET, PHOTOS DR

# CES NOUVELLES MARQUES QUI ROULENT DES MÉCANIQUES

MÉCANIQUE, MATÉRIAUX, DESIGN... L'AUTOMOBILE ET L'HORLOGERIE PARTAGENT NOMBRE DE POINTS COMMUNS. MAIS CERTAINES MARQUES N'HÉSITENT PAS À POUSSER LE CONCEPT UN CRAN PLUS LOIN, EN REVENDIQUANT LEUR ADN, VOIRE EN INTÉGRANT DE VRAIS ÉLÉMENTS DE VOITURES DE LÉGENDE. FOCUS SUR TROIS NOUVELLES VENUES, DONT DEUX MARQUES FRANÇAISES À FORT TEMPÉRAMENT.

**O**n dira ce que l'on veut, l'univers automobile, ses codes et ses mythes n'ont pas fini de faire rêver. Si plusieurs maisons prestigieuses choisissent de s'associer à des constructeurs, de nouvelles marques préfèrent explorer d'inédites pistes, avec une bonne dose d'imagination, une personnalité bien affirmée, de belles finitions et des budgets abordables.

## SYE WATCHES : "SPORT TAILORING"

La toute jeune marque française SYE – "Start Your Engine" – se positionne sur le créneau de cette horlogerie sportive, qui permet d'afficher élégamment ses passions sous la manche de sa chemise. Avec un univers graphique situé entre Michel Vaillant et Marvel (ce n'est pas un hasard, puisque la marque a confié son identité graphique à un illustrateur), SYE est née de la rencontre entre un fan de design et de montres et un designer horloger, tous deux partageant une même passion pour les montres, l'automobile, la moto et les matériaux – cuir et métal – présents dans les deux univers. Leur fusion a ainsi donné

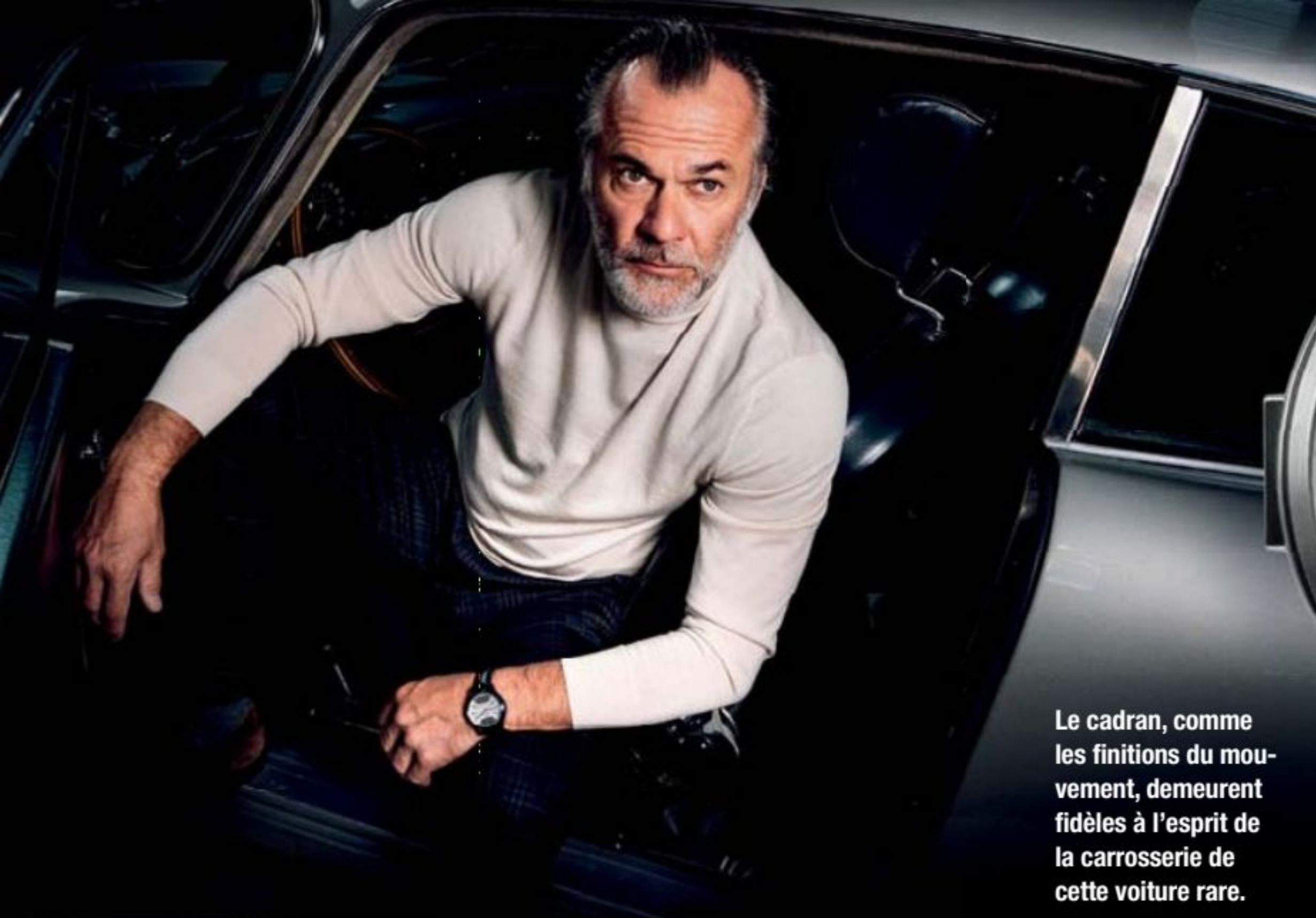
naissance à une montre de caractère aux codes *vintage*, la MO10N, disponible en version trois aiguilles date automatique, ou chronographe (doté d'un mouvement Seiko méca-quartz). À partir de 650 €.

Avec des finitions et des bracelets interchangeables haut de gamme, SYE joue la carte premium à prix doux (650 € pour le chronographe avec mouvement Seiko méca-quartz, 799 € pour la version automatique avec mouvement Miyota).

Un système de fond amovible développé spécifiquement pour cette montre bien carénée permet d'intégrer le bracelet, qui vient ainsi envelopper la boîte dépourvue de cornes. Les bracelets, de très belle facture, sont réalisés par la Manufacture Jean Rousseau, une maison française spécialisée dans la maroquinerie de luxe.

Avec un cadran en acier brossé et des détails, comme l'échelle tachymétrique pour la version chronographe, la SYE MO10N emprunte quelques-uns des codes aux sports mécaniques, dans un esprit *seventies*.





Le cadran, comme les finitions du mouvement, demeurent fidèles à l'esprit de la carrosserie de cette voiture rare.



**ATELIER JALAPER :  
ASTON MARTIN DB5 INSIDE**

Atelier Jalaper, c'est l'histoire de deux étudiants passionnés de montres et de voitures. Comme tant d'autres ? Pas tout à fait, puisque le duo suit le fil de son idée pour donner naissance à une marque de montres présentant la particularité d'intégrer des composants issus d'une voiture de légende. Un challenge réussi

avec la complicité d'un designer horloger expérimenté en automobile comme en horlogerie, et d'une manufacture suisse, qui a réalisé les 600 cadrans de la première série de cette montre disponible en deux versions : l'AJ001-S, une montre automatique trois aiguilles avec guichet de date à 3 h (800 €), et l'AJ002-B, qui intègre l'indication du jour à 12 h (1150 €). Réalisé à partir du capot d'une Aston Martin DB5 dûment authentifiée par le constructeur, le cadran présente un discret guillochage en forme de grille, clin d'œil à la calandre de la voiture préférée de l'agent 007. Affaire à suivre.



Les REC RNR Beach Runner et Rock Fighter embarquent la légende Land Rover dans une boîte carrée en acier de 40 mm.

Russie en 1994. Et pourtant, après une Porsche 911 (pour la 901), une Ford Mustang 1960 (la P-51), une Mini Cooper (collection Mark 1), c'est au tour de Land Rover de passer en mode REC deux collections *Swiss made*, dont les boîtes carrées évoquent inmanquablement le profil brut des deux 4x4. La RNR Rock Fighter, disponible en 463 pièces – pas une de plus – a été taillée dans la portière gauche d'un Land Rover Defender 110 de 2003. Parmi les nombreux détails empruntés à la voiture, on note la lunette en caoutchouc cranté, inspirée de la roue de secours. La Beach Runner (552 pièces), intègre des morceaux du toit d'un Land Rover Serie III de 1981. Côté motorisation, les deux montres misent sur une valeur sûre, avec un mouvement Sellita SW200-1 (1515 €). ■

PAR C. HUYVENAAR, PHOTOS DR

**REC, RIEN NE SE PERD, TOUT SE TRANSFORME**

Cette marque danoise créée en 2014 s'appuie sur trois piliers tout à fait dans l'air du temps, puisqu'il s'agit, ici, de "récupérer, recycler et reconditionner". Tout un programme, que l'on n'imaginait pas s'appliquer à des automobiles de légende, voire à un avion, à l'image de ce chasseur Supermarine Spitfire Mk IX de la Royal Air Force, abattu en

# SURPTEN

**L**e briefing de sécurité, directement lié à la partie haute tension de ces voitures électriques destinées à la compétition, dure trois plombes. Et il s'avère effrayant, multipliant des termes tels que fibrillation ventriculaire, brûlure, tétanie, ou arrêt cardiaque. Il y a de quoi hésiter avant de s'installer dans notre Hyundai de course !

Un brin hostile à la promenade, le Veloster N ETCR nous souhaite la bienvenue à l'aide d'un arceau cage qui complique l'accès au poste de pilotage, où trône un baquet OMP, extrêmement rigide et très creusé, traversé de toutes parts par un harnais six points. Il n'y a évidemment pas de moquette à bord, ni de GPS, et la console centrale a échangé sa place avec une plaque de métal, où des basculeurs accompagnent un gros bouton rouge. Celui, justement, qu'on m'a demandé de ne toucher que si ça tournait vraiment mal.

Ce Veloster est une "vraie" voiture de course, pas un modèle de série déguisé qui ne sert qu'à être exposé dans les salons. Mais un détail me chagrine tout de même : on me dit dans l'oreillette qu'il développe 300 kW, alors que, jusqu'à présent, tout le monde précisait que les ETCR en comptaient 500, soit l'équivalent de 680 ch ! Chez Hyundai, on n'est pas plus bête que les autres : lorsqu'on prête une voiture comme celle-ci à des journalistes – qui se prennent souvent pour des pilotes, moi y compris – on limite les risques... et la puissance.

Premier tour de piste d'un confrère allemand qui n'en est pas à son coup d'essai. Premier virage. Tête à queue. Ils ont du nez, chez Hyundai. "C'est à cause de la balance des freins", m'explique Jan, ni fou ni nul, précisant que le train arrière se bloque plus vite que l'avant lors des très gros freinages. Autre témoignage encore plus



# VISION

LES NOUVELLES  
VOITURES DE COURSE  
DE LA CATÉGORIE PURE  
ETCR SONT ÉLECTRIQUES  
ET DÉVELOPPENT  
680 CH. ON A VOULU  
EN ESSAYER UNE.

intimidant, celui de Augusto Farfus Jr., pilote officiel du Veloster N ETCR, auréolé de quatre participations aux 24 Heures du Mans, et multiple vainqueur de courses en DTM et WTCC : *“Je n’ai jamais piloté une voiture de course aussi compliquée... Avec la propulsion électrique, il n’y a aucun frein-moteur et l’intégralité du couple apparaît en un instant. Or, en course, on n’est pas du genre à doser l’accélération. C’est ON ou OFF.”* Le Brésilien explique même que tous les concurrents disposent du Traction Control, cet antipatinage habituellement interdit en course. *“Le couple est phénoménal et il débarque avec une telle instantanéité que le système électronique ne parvient pas à détecter le patinage suffisamment tôt... Cela perturbe les acquisitions de données, pourtant primordiales sur les voitures de courses”,* ajoute Augusto. Casque enfoncé, il n’y a plus qu’à s’harnacher et démarrer le moteur.

*“Quoi, il est déjà en route ?”* Bah oui. La procédure, simplissime, consiste à presser deux boutons poussoirs, avant d’enclencher la transmission par le biais d’un autre bouton, situé sur le volant. Mais les palettes n’ont aucune fonction. Allez, gaz ! Enfin non, Watt ! Fort d’une petite connaissance de cette piste italienne de Vallelunga, révisée la veille au soir sur YouTube, j’avance prudemment. L’absence totale de temps de réponse entre la pédale de droite et l’accélération surprend déjà. Surtout lorsque la pression se fait plus intense. Même s’il n’y a pas de rapport à passer, aucune forme d’ennui n’a le temps de s’installer : l’augmentation du régime des quatre moteurs Magelec fait son effet, physique et sonore. Tout change, de l’habitacle baigné d’un sifflement strident jusqu’aux repères, qui ne sont pas les mêmes qu’en thermique. Mais il s’agit toujours de rouler vite. Et ce, malgré un poids très conséquent, situé aux alentours de



1800 kg, et l'absence de pneus slicks ; Goodyear, unique manufacturier, fournit des Eagle F1 SuperSport spécifiques à la compétition, mais rainurés. Heureusement, le pack d'accumulateurs produit par Williams Advanced Engineering est situé dans le châssis, contribuant à l'équilibre de la Hyundai et lui permettant de conserver un centre de gravité très bas. Mais lors des freinages en appui, le postérieur gigote, obligeant à de vives corrections du volant. Dans le serré, le poids fait son effet, avec une tendance à élargir sensiblement la trajectoire lorsque la confiance s'installe. Ce Veloster de course, voiture la plus rapide du plateau lors des qualifications effectuées par les vrais pilotes, s'avère extrêmement plaisant. On regrette de devoir s'arrêter, d'enclencher la fonction "Pit" avant de se jeter dans la voie des stands. Mais, bonne nouvelle, la récréation n'est pas terminée. Un autre aileron XXL m'attend ; c'est celui de la RM20e, laboratoire de développement issu d'une collaboration avec Rimac, servant à la

conception future d'une pure sportive Hyundai 100 % électrique à l'horizon 2025. Mêmes moteurs, portés à 148 kW chacun, toujours au nombre de quatre, et même type de transmission aux roues arrière. Mais le travail aérodynamique semble plus poussé, avec notamment un extracteur géant sous le hayon. L'intérieur se montre aussi plus civilisé, intégrant un volant rond et un habitacle beaucoup moins dépouillé. Enfin, surprise, un fessier occupe l'un des deux baquets Sabelt. Il appartient à un ingénieur prénommé Félix, qui "examine les réactions de la voiture, mais ne vous contraindra pas lors de vos essais", précise l'attachée de presse croate. C'est ce qu'on verra. En attendant, il faut déjà avoir le cœur bien accroché pour accepter cette mission, qui consiste à se muer en sac de sable à bord d'un engin de plus de 800 ch, (mal)mené par des inconnus. Le tout, sans mot dire. Chapeau, Félix. Surtout que l'homme, habitué aux sièges passagers, a récemment fait un détour à l'hôpital, pour une



auscultation faisant suite à une sortie de piste... de journaliste. Mais, en effet, pas l'ombre d'une réaction lorsque le tachymètre grimpe, ni de mouvement dans les virages en appui, où la RM20e paraît moins précise que le Veloster de course. Ce défaut, le proto le doit à un poids encore plus élevé, légèrement supérieur à deux tonnes quand Félix, aux larges épaules, n'est pas à bord. Comme la Pure ETCR, la RM20e se repose sur un ABS, ici plus réactif. À l'inverse de Félix, l'essieu propulseur ne serait pas contre quelques incartades en sortie de virage. En accélérant un peu trop tôt, l'arrière semble vouloir se dérober instantanément. Le Traction Control opère alors pour passer la puissance au sol et conserver la Hyundai dans le bon sens. Le rythme augmente pourtant de manière constante. La confiance grandit, les freinages se retardent, les trajectoires se resserrent, en attaquant de plus en plus chaque vibreur. Félix subit, en silence. Peut-être aurait-il dû...

Dernier "hot lap" avant un tour de refroidissement, pour les freins. Dernière chicane avant l'ultime grand droit. Et dernière attaque. Un peu en survitesse, l'entrée semble passer, mais le postérieur en décide autrement. Il élargit. Contrebraquage, sans lâcher l'accélérateur ; "elle va revenir, elle va revenir". Et... non. La RM20e glisse et entame un magistral, fumant et fumeux tête-à-queue. Félix observe par sa fenêtre pendant la glissade, scrutant le muret se rapprocher. Encore un peu. Encore un peu. Et stop, arrêt complet à quelques dizaines de centimètres du béton. Nos regards se croisent, yeux écarquillés et sourcils arrondis. "Tout va bien", dit-il, avec un large sourire caché par son casque intégral. Et la RM20e, rendue en parfait état, mais avec un petit plat sur les pneus, pourra encore servir de laboratoire. La voiture de sport à laquelle elle donnera naissance, dans quelques années, disposera assurément d'un antidérapage ESP. C'est mieux pour tout le monde. Et désolé, Félix... ■ PAR L. PINEL, PHOTOS DR



# DANS LES TRIBUNES D'UNE COURSE **ETCR**

**NOUS AVONS ASSISTÉ AUX PREMIÈRES ÉPREUVES DU NOUVEAU CHAMPIONNAT PURE ETCR, INÉDITE CATÉGORIE DE VOITURES DE TOURISME ÉLECTRIQUES. RÉCIT ET IMPRESSIONS.**

**S**ilence, le départ de la super finale Pure ETCR va être donné. Pas un bruit. Faute de moteur thermique, mais aussi de spectateurs, on entend les corneilles croasser. Le tour de chauffe, comme les qualifications, s'est déroulé en silence. Étrange ambiance, qui invite davantage à l'étonnement qu'à l'admiration. S'il y avait des enfants, on les entendrait crier. S'il y avait des adultes, on pourrait les entendre applaudir. Mais non, dans l'enceinte du circuit de Vallelunga, à quelques encablures de Rome, il n'y a personne d'autres que les invités, les collaborateurs, les VIP et quelques journalistes. Outre les mesures sanitaires, pandémie de Covid-19 oblige, le jeune championnat pâtit d'un manque de communication et, surtout, d'un véritable engouement du public. Résultat : on se croirait dans un stade de rugby, à l'instant où le demi-d'ouverture s'apprête à taper la pénalité.

Pour les oreilles, le spectacle offert par le Pure ETCR est déroutant. Pour les yeux... il est un peu décevant. Lors des finales, six voitures forment ce qui ressemble à une mini-grille de départ. Ceci dit, elles sont belles : la Giulia, toute de rouge vêtue, ferme la marche, devancée par deux jolies Cupra, entre lesquelles s'est glissée une autre Alfa, et enfin, les deux Hyundai. Ces dernières, qui occupent la première ligne, jouent avec le règlement qui leur impose d'avoir au minimum 4 portes. Il s'agit pourtant de coupés, des Veloster plus connus pour leur originalité que pour leur succès commercial : ce modèle atypique bénéficie de deux portes côté droit et d'une autre à l'opposé. Ce qui fait trois "portes", auxquelles s'ajoute le hayon. Le compte est bon. Cela fait donc 26 portes (les Cupra en ont 5 chacune) prêtes à en découdre. Les feux s'éteignent. Ça part vite. Et le bruit rappelle celui de la voiture radiocommandée d'un enfant. N'empêche qu'avec environ





900 Nm et 500 kW (soit 680 ch) extraits de quatre moteurs pour entraîner l'essieu arrière, ça fuse. Et à la fin du premier tour, lorsque les six énervés se présentent de nouveau en parallèle de la voie des stands, un flatteur et impressionnant bruit de turbine les précède. L'avenir de la course automobile sera différent, mais certainement pas nul. Et les pneus qui ne crissent pas n'ont pas encore été inventés...

Une sortie de piste et deux crevaisons plus tard, il ne reste plus que trois concurrents à la fin des 7 tours, sûrs de finir sur le podium ! Mais en fait, non. Ils seront qualifiés pour la manche finale, parcourue le lendemain sur un tracé légèrement différent ! Enfin... je crois. Car le déroulé des courses semble un peu farfelu : après un tirage au sort, des poules de six pilotes (deux voitures par écurie) sont formées. La qualification, en seulement un tour lancé, détermine les places sur la grille. Le temps pour les écuries de mettre les voitures en charge, une deuxième manche sera lancée. Avec les six mêmes bolides, mais aux mains de pilotes différents. C'est à n'y rien comprendre... C'est sans doute pour les aider à assimiler le principe et leur laisser le temps de digérer qu'aucun divertissement n'est

proposé aux spectateurs absents : pas de boutique itinérante, de concert, ni aucune forme d'animation. Ce détail, qui n'en est pas un, devrait toutefois évoluer pour davantage attirer les foules. Le spectacle du Pure ETCR, ce championnat électrique naissant, mérite néanmoins d'être amélioré. Comme le comptage des points et le déroulé de l'événement, auquel même certains membres d'écurie ne sont pas acclimatés. On peut également imaginer de nouveaux participants, un plateau élargi où figureraient des constructeurs français, allemands, japonais, américains ou chinois ; pourquoi pas un public "en présentiel", ou d'autres courses de différentes catégories organisées en parallèle, entre deux recharges, comme lors des meetings espagnol (9-11 juillet) et coréen (15-17 octobre).

En attendant, le week-end n'est pas suffisamment envoûtant, même si les lourdes voitures (1800 kg chacune !) roulent vite, aux mains de vrais pilotes expérimentés et pas avars en dépassements. Enfin, pour info, aucune course n'est programmée en France. Mais pour la première année de ce championnat ETCR, ce n'est peut-être pas si grave... ■

PAR L. PINEL, PHOTOS DR



**PIERRE GASLY**



**ESTEBAN OCON**

# VICTOIRES ET RESSEMBLANCES

ONZE MOIS APRÈS SON COMPATRIOTE PIERRE GASLY, LE FRANÇAIS ESTEBAN OCON A REMPORTÉ SON PREMIER GRAND PRIX DE F1. DANS DES CONDITIONS ÉTONNAMMENT SIMILAIRES...

**T**ous deux nés en Normandie en 1996, Esteban Ocon (Alpine) et Pierre Gasly (AlphaTauri) partagent désormais le même statut en Formule 1. Ils sont titulaires d'une victoire, décrochée à l'âge de 24 ans. Le 6 septembre 2020, Pierre Gasly remportait le Grand Prix d'Italie à Monza, imité onze mois plus tard par Esteban Ocon, vainqueur du GP de Hongrie, le 1<sup>er</sup> août 2021. Étrangement, les deux succès français présentent de nombreuses similitudes.

## LA VICTOIRE À 24 ANS

C'est dans le courant de leur 25<sup>e</sup> année que les deux Normands glanent leur premier trophée de vainqueur en F1. En 2020 à Monza, Pierre Gasly devenait le plus jeune pilote français à remporter un Grand Prix. Né le 7 février 1996 à Rouen (Seine-Maritime), il avait 24 ans, 6 mois et 30 jours au moment de triompher sur les terres de son écurie, AlphaTauri. Pour seulement trois mois et demi de plus, Esteban Ocon n'a pas battu le record de son aîné. Né le 17 septembre 1996 à Evreux (Eure), le pilote Alpine s'est adjugé, sur le Hungaroring, sa première victoire à l'âge de 24 ans, 10 mois et 15 jours.

## 2<sup>e</sup> PLACE ET TOUR EN TÊTE

Avant de grimper sur la plus haute marche, les deux Français ont chacun occupé la deuxième lors de précédentes saisons. Au GP du Brésil 2019 pour Pierre Gasly (Toro Rosso) et au GP de Sakhir 2020 pour Esteban Ocon (Renault). Dans les deux cas, il s'agissait de l'avant-dernier rendez-vous de la saison. Autre similitude entre ces deux rivaux de longue date (depuis l'époque du karting), ils n'ont jamais mené un Grand Prix avant de décrocher leur première victoire. Pourtant, il est fréquent qu'un pilote s'octroie ses premiers tours en tête sans parvenir à remporter la course en question. Les deux jeunes Normands se ressemblent donc par leur capacité à avoir immédiatement concrétisé leur leadership. Esteban Ocon est resté aux commandes du GP de Hongrie pendant 65 des 70 tours, tandis que Pierre Gasly a occupé la tête du GP d'Italie durant 26 des 53 boucles.

## FAITS DE COURSE ET DRAPEAU ROUGE

Les deux succès français ont aussi pour dénominateur commun l'émergence de circonstances de course favorables et la sortie du drapeau rouge. En Hongrie, c'est le double carambolage du départ, provoqué par Valtteri Bottas sur Lando Norris, et par Lance Stroll sur Charles Leclerc, qui permet à Esteban Ocon de convertir sa huitième place de grille en deuxième position à la sortie du premier virage. Après la neutralisation du 2<sup>e</sup> tour, il hérite la tête du Grand Prix en profitant d'une stratégie hasardeuse de Mercedes pour l'arrêt aux stands tardif de Lewis Hamilton. De son côté, Pierre Gasly, en 10<sup>e</sup> position sur la grille à Monza, profite d'un arrêt aux stands juste avant l'interruption de course au 26<sup>e</sup> tour, provoquée par l'immobilisation de la Haas de Kevin Magnussen non loin de l'entrée des stands, pour grimper en troisième position. Là encore, c'est une erreur d'appréciation de Mercedes pour son leader Lewis Hamilton, appelé dans la voie des stands alors que celle-ci était fermée, qui donne un coup d'accélérateur à la perspective d'un podium faisant résonner la Marseillaise.

## LA PRESSION DES POURSUIVANTS

Propulsé en tête du GP d'Italie au 28<sup>e</sup> tour, Pierre Gasly réussit à tenir son leadership en résistant au retour de Carlos Sainz dans les dernières boucles. Le jeune Français engagé au volant de l'AlphaTauri n°10 l'emporte d'un souffle, 415 millièmes de seconde devant la McLaren, la Racing Point de Lance Stroll suivant à 3,3 secondes. Sur le Hungaroring, Esteban Ocon fait également preuve d'une solidité à toute épreuve, coupant la ligne d'arrivée avec tout juste 1,8 seconde d'avance sur Sebastian Vettel, calé dans le sillage de l'Alpine n°31 pendant 65 tours. Toutefois, l'Aston Martin étant disqualifiée en raison d'un échantillon d'essence insuffisant, la deuxième place finale revient à Lewis Hamilton, arrivé à seulement 2,7 secondes du vainqueur, après avoir longtemps lutté avec l'autre Alpine, pilotée par Fernando Alonso. ■

PAR R. BURGAN

Moi,  
ça me dépasse  
tous ces gens  
qui n'avancent pas  
dans la vie.

**79€ PAR MOIS TOUT INCLUS, SANS ENGAGEMENT.**

Vélo électrique haut de gamme ultra confortable.  
Autonomie jusqu'à 120km. Moteur central puissant 80Nm.

Entretien, assurance vol inclus.

Intervention dépannage à domicile dans les 24h\*.

[red-will.com](http://red-will.com)



L'abonnement vélo qui vous va si bien.

\* Voir conditions sur [red-will.com](http://red-will.com).

**1** véhicule  
volé toutes  
les **4** minutes<sup>(1)</sup>.

**Nous,  
on se donne 48h  
pour le retrouver.**

**VÉHICULE VOLÉ**



**COYOTE SECURE**

## **91% DES VÉHICULES RÉCUPÉRÉS EN 48H<sup>(2)</sup>**

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

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

  
**COYOTE** | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

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