

N°1169

**CITROËN C4**

Grand coup de frais

**ALPINE A390 B**L'avenir de la marque,  
c'est lui !**MONDIAL DE L'AUTO**

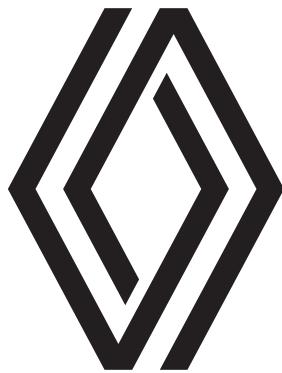
# LES VEDETTES SE DÉVOILENT !

**DACIA BIGSTER**Bien plus qu'un  
grand Duster**RENAULT 4**Tous les détails sur  
la nouvelle copine  
des familles

## DOSSIER 2-ROUES

Thermique ou  
électrique,  
pour la ville ?**1<sup>er</sup> ESSAI****RENAULT 5**Au volant aussi,  
elle est craquante

BEL : 4,80€ - ESP : 4,80€  
GR : 4,90€ - DOM S : 4,90€  
DOM A : 4,6€ - ITA : 4,90€  
LUX : 4,80€ - PORT CONT :  
4,80€ - CAN : 7,50\$CAN  
MAR : 52,00DH - TOM S :  
680,00FCP - TOM A : 1900FCP  
CH : 7,00FDS - TUN : 9,50DTU

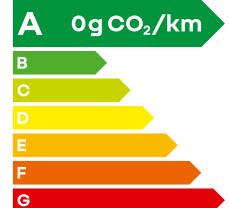
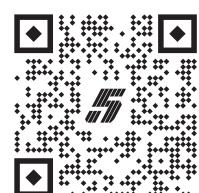


# RENAULT 5 E-TECH 100% ELECTRIQUE

borne de recharge offerte<sup>(1)</sup>

assemblée en France  
jusqu'à 410 km d'autonomie<sup>(2)</sup>  
chargeur bidirectionnel  
openR link avec Google intégré<sup>(3)</sup>  
200 combinaisons de personnalisation  
jusqu'à 26 systèmes avancés d'aide à la conduite

profiter  
de l'offre





**disponible à l'essai, en concession dès maintenant**

(1) borne de recharge à domicile Mobilize powerbox verso (valeur : 990€ ht) offerte pour toute commande de Renault 5 neuve + forfait comprenant borne et installation du 1<sup>er</sup> au 31/10/24. borne non substituable par une autre contrepartie, ni par une borne de recharge de nature équivalente. offre à particuliers résidant en maison individuelle, valable pour toute commande d'un forfait borne Mobilize powerbox verso avec installation de Mobilize power solutions, via points de vente Renault participants. (2) selon données wltp. (3) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. consommations min/max (kwh/100 km)\*: 14,9/15,5 pour la version autonomie confort 52 kwh. émissions co<sub>2</sub> (g/km)\*: 0. \*selon norme wltp.

**renault.fr**

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



# PEUGEOT E-208 ÉLECTRIQUE



**8 ANS DE GARANTIE ALLURE CARE**



PEUGEOT i-Cockpit® 3D\*

Jusqu'à 410 km d'autonomie\*\*

Recharge de 100 km en 13 min\*\*\*

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

\*De série ou indisponible selon les versions. \*\*En cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. \*\*\*Recharge sur une borne publique rapide ( $\geq 100$  kW). (1) 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr. Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.



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



BMW X2/Volkswagen Tiguan/P. 68

## SOMMAIRE

### Découvrir

- 12 Renault 4 E-Tech**
- 22 Renault Emblème**
- 24 Alpine A390\_β**
- 28 Citroën C4 et C4X**
- 30 Dacia Bigster**
- 34 L'actu de votre marque : Citroën, Kia, Volkswagen**



Renault 4 E-Tech/P. 12

### Comprendre

- 38 Circulation parisienne : quelle est l'efficacité des mesures anti-voiture ?**
- 42 Zone rouge : le Mitsubishi Outlander revient en Europe**



Dacia Bigster/P. 30

### Conduire

- 46 Renault 5 E-Tech Autonomie Confort 150 ch**
- 54 BMW Série 1 120 170 ch**
- 60 Mazda CX-80 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 ch**
- 64 Leapmotor C10 218 ch/69,9 kWh**
- 68 BMW X2 sDrive20d 163 ch/ Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 150 ch**
- 76 Le chef des essais vous répond**



Renault Emblème/P. 22

### Vibrer

- 78 Reportage : les technologies Toyota pour demain**
- 84 Sport automobile : une liberté d'expression réduite**
- 86 Rétro : Volkswagen Polo (1982)**



Renault 5 E-Tech/P. 46

### S'offrir

- 90 Configurateur : Suzuki Vitara**
- 94 Occasion : BMW Série 3**
- 97 Dossier deux-roues**
- 5 nouveautés à l'essai : Yamaha, Kymco, Vespa, Zero, Zeway**
- 106 Prix du neuf**
- Le tarif des voitures neuves**



Leapmotor C10/P. 64



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



Citroën C4/P. 28



Dossier deux-roues/P. 97



Diavel V4 Ducati.

## Sublimez chaque trajet.

Design musclé, conduite sportive, style élégant et fiabilité à la hauteur de son plaisir au guidon, le Diavel V4 offre une agilité et une souplesse hors du commun, avec son poids de 223 kg à vide, quel que soit votre niveau. Doté d'une motorisation Granturismo et d'un échappement à 4 sorties, il vous fera profiter de performances extraordinaires tout en vous apportant un confort de haut niveau. Essayez-le sans attendre chez votre distributeur Ducati, il vous ira comme des gants.



Scannez le QR Code pour demander votre essai.



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



LAURENT VILLARON

## LES VIEUX DÉMONS

Vous reprendrez bien un peu de malus ? C'est pour la bonne cause. S'il vous plaît messieurs-dames, aidez-nous à résorber le déficit public, à financer les hôpitaux, les écoles, la police. Vous remettrez bien une petite pièce ? Ou une grosse, si possible. Eh oui, surprise, voilà que pour boucher les trous des finances publiques, il est question de durcir encore la taxation sur l'achat des voitures neuves. Quelle créativité. Quel sens de l'à-propos, surtout. Le marché français, à l'unisson de celui de nos voisins européens, s'achemine vers une année catastrophique. Sûrement, tout ce qui se mijote dans la loi de finances 2025 va inverser la tendance... à moins qu'elle ne l'aggrave

significativement. Avec l'abaissement des seuils de déclenchement, même de vertueuses hybrides n'échapperont plus à la taxe. Dans le même temps, comme le WWF a fort opportunément publié une nouvelle version de sa soi-disant étude sur les SUV, pamphlet grossophobe dont les biais sont aussi visibles et énormes qu'un Cadillac Escalade égaré sur une piste de karting, on va en remettre une couche sur le malus au poids. À terme, tout ce qui dépassera 1 500 kg sera taxé. Ce n'est pas mieux côté entreprises. Il est question de réviser le calcul de l'avantage en nature, de même que la grille fiscale concernant les voitures de fonction. Cela ne vous concerne pas directement ? Vous auriez tort de vous en désintéresser : les achats d'entreprise, canal majeur de diffusion des voitures neuves, notamment pour les catégories moyennes et supérieures, permettent d'alimenter le marché de l'occasion avec des voitures récentes et plus vertueuses. Et les électriques ? Là aussi, c'est assez farce. Par tous les moyens, les pouvoirs publics claironnent leur volonté de favoriser la transition énergétique, en encourageant l'achat de voitures "zéro émission". Mais le bonus va être raboté, pour descendre à 3 000 €, alors que les ventes de voitures électriques sont très loin de bien se porter en France. Résultat, il est à prévoir que l'année 2025 sera pire, côté ventes, que 2024. Les constructeurs se préparent donc à réduire la voilure, en commençant par supprimer des équipes sur les lignes de production. À terme, cela se finira en fermeture d'usines, ou en délocalisation de sous-traitants. À la clé, outre des drames personnels, d'importantes rentrées fiscales et des cotisations sociales en moins. C'est sûr, tout le monde va y gagner...

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

*Jean-Éric Raoul*

## ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je souhaitais vous informer d'une erreur dans le dernier AJ concernant le lieu de production du Renault Rafale. Il est assemblé à Palencia, en Espagne, et non en France. Normal, puisque c'est la même plateforme que l'Espace et l'Austral. Hélas, les sites de production français se tournent résolument vers le 100% électrique. Ne reste plus aujourd'hui en thermique et hybride que la production du Trafic, Master, de quelques Kangoo et autres A110.

**Lionel Miquet-Troisvallets**

Merci pour votre vigilance car, en effet, nous avons laissé passer cette erreur. Concernant la localisation des productions Renault, on peut espérer que le succès attendu de la Renault 5 E-Tech, et peut-être de la nouvelle Renault 4 E-Tech, redonnera des couleurs (et du travail) aux sites industriels français du groupe.

La nouvelle A6 e-tron va donc être dotée de série d'un écran tactile face au passager avant. Jusqu'à présent, vos essayeurs semblaient confiner nos épouses au rôle de spectatrices passives de la route. Merci à Audi de leur octroyer enfin le droit aux écrans.

**Gilbert Puechmaille**

Nous vous laissons la responsabilité de la répartition des rôles à bord. Mais clairement, le passager avant est moins soigné que le conducteur. Le plus mauvais exemple récent étant le Peugeot 3008, dont l'écran principal est hors de portée du passager. Ceci dit, est-il indispensable de tapisser le moindre espace d'écrans en tout genre ? Si nécessaire, chacun d'entre nous dispose d'un smartphone, et en voyage, prendre le temps de profiter du paysage, plutôt que d'être abreuvé de sollicitations numériques, ne nous paraît pas infamant.

**ABONNEZ-VOUS !**  
Retrouvez toutes nos offres p. 77 et sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)

ON A AIMÉ,  
CETTE QUINZAINE





# L'AUTRE DÉESSE DE CITROËN

Restée dans l'ombre de la DS qu'elle a remplacée en 1974, la CX fête cette année ses cinquante ans. Longue de 4,66 m, cette routière, aux qualités de confort et de tenue de route reconnues, s'est écoulée à plus de 1 200 000 exemplaires. Une véritable success-story qui commence par le titre de Voiture de l'année en 1975 et qui s'achève en 1989 (1991 pour le break). Pendant sa longue carrière, la CX ne cesse d'innover. Outre sa suspension hydropneumatique, son CX (0,36) et ses compteurs

à tambour, le vaisseau amiral de Citroën, dessiné par Robert Opron, propose la climatisation et la direction au rappel asservi à la vitesse (Diravi) dès 1975, une boîte semi-automatique en 1976, des ceintures de sécurité à enrouleur aux places arrière en 1978 ou encore un essuie-glace de type monobalai avec rampe d'arrosage en 1980. Privée de 6 cylindres, la CX s'illustre pourtant par son niveau de performances, notamment avec les 4 cylindres 2.5 (essence et diesel) des GTI Turbo et TRD Turbo 2.



## BMW XM. HYBRIDE RECHARGEABLE.

Consommation combinée pondérée de la BMW XM Hybride Rechargeable selon motorisations : 1,4 à 2 l/100 km. Émissions de CO<sub>2</sub> valeur combinée pondérée : 32 à 45 g/km. Consommation d'énergie électrique : 31,7 à 33,6 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 76 à 83 km. Autonomie en mode électrique en ville : 92 à 100 km. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés

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

# SYMPHONIE EN V8 MAJEUR.



en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.  
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

# La “Ren continue”



Le tour et le logo de la calandre sont éclairés.  
Elle est monobloc et fait 1,45 m de large.  
Un morceau impressionnant – une première  
mondiale – qui donne une identité forte  
à la voiture.

# “avution”

!

**La 4L du XXI<sup>e</sup> siècle lève enfin le voile sur ses lignes et sa technologie. Basée sur la même plateforme que la Renault 5, elle part à l'assaut des SUV polyvalents avec des armes affûtées. Les Mini Aceman et Jeep Avenger électriques n'ont qu'à bien se tenir.**

Par Didier Laurent Photos Yann Lefebvre



**RENAULT 4 E-TECH**

**À partir de 35 000 €\***

**Commercialisation : juin 2025**

\* Estimation.

Paula Fabregat, directrice de projet Design, espère que la R4 E-Tech séduira les générations qui ont connu le modèle d'origine, mais aussi les plus jeunes, qui seraient sensibles à son côté branché.



**F**in du suspense. Il y a deux ans, le prototype 4ever Trophy avait mis l'eau à la bouche des amoureux du modèle d'origine, mais aussi de ceux qui découvraient l'intention de Renault, celle de faire revivre un modèle né au début des années 60. Et puis il y a eu ces premières photos "teaser", le 1<sup>er</sup> octobre dernier, avant ce lundi 14 octobre et la révélation officielle de la Renault 4 E-Tech Electric, au Mondial de l'auto. De notre côté, c'est dans un studio de la région parisienne que nous avons pu la découvrir quelques jours plus tôt, ce qui nous a permis de vous en rendre compte dans ce numéro.

Première observation : si le modèle de 1961 répondait à des cotes de 3,65 m de longueur, 1,49 m de largeur et 1,55 m de hauteur, la version 2024 change d'échelle et atteint 4,14 m de long, pour 1,80 m de large et 1,57 de haut. C'est 9 cm de plus en longueur qu'une Clio V, et 9 cm de moins qu'un Captur II (haut lui aussi de 1,57

m). L'empattement est quant à lui établi à 2,62 m (2,64 m pour le Captur, 2,54 m pour la R5). Des proportions qui font de cette Renault 4 un véhicule un peu à part, qui revendique une polyvalence supérieure dans le segment. Renault n'hésite d'ailleurs pas à reprendre son ancien slogan de "voiture à vivre", y ajoutant l'expression "baroudeuse du quotidien".

### Cap sur l'exclusivité

Cette Renault 4 est la première à arborer un losange rétroéclairé au centre de sa calandre. Cette dernière se présente, comme ce sera souvent le cas sur de nombreux futur modèles, sous un masque en plastique protecteur. Il abrite des optiques circulaires à LED matriciel, un matériau strié qui donne un côté chic, et un contour lumineux. On voit déjà ce genre d'animation chez BMW (une option appelée Iconic Glow) et cette tendance pourrait se poursuivre. D'une manière générale, les lignes de la voiture sont assez modernes et un petit peu moins dans le style rétro-design que l'on attendait.





Le combiné face au conducteur atteint 10 pouces (7 en entrée de gamme). L'écran central fait 10 pouces à bord de toutes les versions. Il est animé par le système multimédia OpenR Link avec Google intégré.

*Le vert Haut de France est une nouvelle couleur, en hommage au lieu de fabrication de la Renault 4 (Maubeuge, dans le Nord).*



## Une fabrication "made in Europe"

La Renault 4 E-Tech sera assemblée à la Manufacture de Maubeuge (59), au sein du pôle Ampere ElectriCity, et bénéficie du label Origine France Garantie. Son moteur est fabriqué à Cléon (76) et sa batterie, à compter de mars 2025, sortira de l'usine de Douai (59). Seul le premier mois de production sera donc concerné par une batterie chinoise. On peut alors parler d'un succès industriel français, mais il est plus exactement européen. Renault précise que 75 % de ses fournisseurs se situent dans un rayon de 300 km autour du pôle ElectriCity, soit en France mais aussi en Belgique, aux Pays-Bas, au Luxembourg ou en Allemagne. C'est un peu ce que fait Toyota non loin de là, dans la banlieue de Valenciennes (59). Selon la direction du groupe Renault, "ce circuit court est un véritable engagement qui, en plus de favoriser une production locale et compétitive, contribue à sécuriser les emplois et à réduire l'empreinte environnementale." Précisons aussi que Renault a su capitaliser sur les investissements réalisés en 2021 à Maubeuge pour le Kangoo (450 millions d'euros). La Renault 4 utilise les mêmes lignes de production, mis à part quelques moyens spécifiques pour le toit ouvrant ou les peintures biton.

Indéniablement cette Renault est branchée, aussi bien au sens propre (car elle est électrique) que figuré. Les nervures latérales qui ceinturent la caisse, plutôt marquées, constituent une surprise. Elles démarrent du capot, filent au pied des rétroviseurs et se prolongent vers l'arrière, où on retrouve une douceur des lignes un peu plus familière. Le mimétisme avec le modèle des années 60 perdure au niveau de la custode, avec une troisième vitre latérale en trapèze située juste au-dessus de la roue. Autre élément notable, toujours dans la veine stylistique de la version sixties, trois lignes sculptées dans la carrosserie font plutôt bon effet. À l'avant comme à l'arrière, les pare-chocs chromés ont cédé la place à des pièces noires qui intègrent des butoirs de protection. La nouvelle 4L ne se prive pas de faire appel aux codes esthétiques du SUV, sans forcément revendiquer son appartenance à la catégorie. Mais on peut parier, après le concept dévoilé il y a deux ans, que Renault a d'autres versions, y compris baroudeuses, dans ses cartons. En observant l'arrière, on constate la présence d'un volet de coffre abrupt, qui descend discrètement dans le bouclier. Le seuil de chargement est annoncé à seulement 61 cm, soit 10 cm plus bas que la moyenne des modèles concurrents. Les feux à gélule, creusés en leur centre, font aussi bon effet mais ressemblent un peu à ceux d'une Fiat 500. Les trois parties présentes sur le modèle d'origine sont ici représentées par des trois rangées de LED, entourées par un contour noir brillant.



Les trois finitions disponibles (Evolution, Techno et Iconic) permettent à ceux qui connaissent le modèle d'origine de voyager dans le temps. La texture Jean (qui est en fait un tissu polyester recyclé) des versions Techno fait référence à "*la voiture blue-jean*" (entendez par là multiusage) voulue par Pierre Dreyfus, le directeur de la marque au début des années 60.

## *Un habitacle de Renault 5, en plus chic*

À bord de notre exemplaire Iconic, les sièges aux carrés matelassés, leur rappel du tissu sur la planche de bord, les contre-portes et les motifs pied-de-poule mixent les tendances. Mais c'est aussi la modernité et la technologie que Renault souhaite véhiculer à bord, comme en témoigne le "Renault 4" gravé au laser et rétroéclairé dans la planche de bord. En outre, le modèle se dote d'un poste de conduite multiécran, repris de la

### **La surprise du toit en toile**

La Renault 4 sera commercialisée avec la possibilité d'avoir un toit en toile baptisé "Plein Sud". La notion de découvrable cadre bien avec le caractère électrique d'une voiture (pas de bruit moteur, notamment), et nul doute que cet équipement rencontrera un certain succès. Sa grande ouverture (en 3 plis, 80 cm de largeur et 92 cm de longueur) promet de pouvoir en profiter même aux places arrière, et de rouler sereinement grâce à la présence d'un volet coupe-vent. Ce toit ouvrant double épaisseur en toile noire dispose de plusieurs positions intermédiaires. Il est disponible avec les finitions Techno et Iconic, et peut s'activer soit par un bouton, soit par commande vocale. Sa présence suscite la disparition des barres de toit et de l'antenne, laquelle est dans ce cas intégrée à la lunette arrière.

Renault 5 : de 7 pouces (en entrée de gamme) à 10 pouces pour le combiné d'instruments, et 10 pouces pour tout le monde concernant la dalle tactile centrale. Les services connectés Google via le système multimédia OpenR Link sont de la partie, tout comme l'assistant virtuel Reno. Il s'agit d'un majordome numérique qui pourra répondre à toute sorte de question, même programmer la charge de votre voiture, à condition de le lui demander.

À bord, l'espace est assez généreux au regard de la taille de la voiture. Les places arrière ne sont pas démesurées, mais la hauteur de plafond permet d'être à l'aise. Une banquette coulissante, comme sur un Captur, aurait été un plus, d'autant que lorsque les sièges avant sont réglés au plus bas, il devient très difficile de glisser les pieds en dessous (défaut commun à la R5). La Renault 4 promet un volume de coffre de 420 dm<sup>3</sup>. Son espace de chargement est ➤



Les feux arrière sont comme ceux du modèle d'origine, en forme de gélule. Mais les trois parties sont éclairées avec le concours de LED.



Déjà présent à bord de la R5 E-Tech, le panier en osier destiné à accueillir une baguette de pain est reconduit.



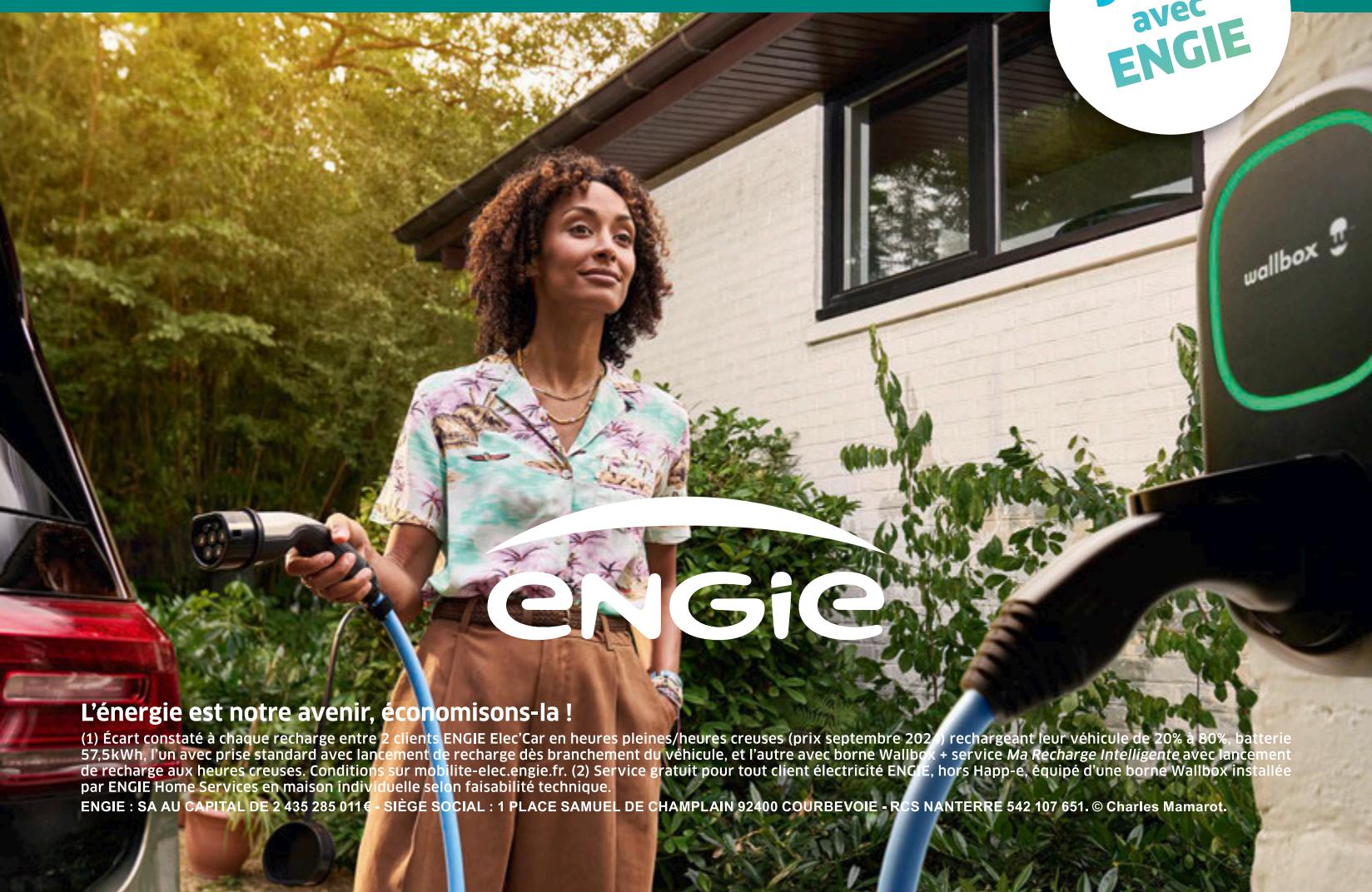
Le dossier du siège avant peut se mettre en tablette. Cela constitue une première dans un modèle électrique chez Renault.

# En rechargeant votre voiture, vous faites le plein d'économies.

Jusqu'à **-28%** sur le coût de chaque recharge!<sup>(1)</sup>

Le service **Ma Recharge Intelligente** d'**ENGIE**<sup>(2)</sup> permet à votre borne connectée de recharger automatiquement votre voiture aux heures les moins chères de votre contrat. Et hop, vous économisez jusqu'à 28% sur le coût de chaque recharge.

j'agis  
avec  
**ENGIE**



L'énergie est notre avenir, économisons-la !

(1) Écart constaté à chaque recharge entre 2 clients ENGIE Elec'Car en heures pleines/heures creuses (prix septembre 2024) rechargeant leur véhicule de 20% à 80%, batterie 57,5kWh, l'un avec prise standard avec lancement de recharge dès branchement du véhicule, et l'autre avec borne Wallbox + service Ma Recharge Intelligente avec lancement de recharge aux heures creuses. Conditions sur [mobilité-elec.engie.fr](http://mobilité-elec.engie.fr). (2) Service gratuit pour tout client électricité ENGIE, hors Happ-e, équipé d'une borne Wallbox installée par ENGIE Home Services en maison individuelle selon faisabilité technique.

ENGIE : SA AU CAPITAL DE 2 435 285 011 € - SIÈGE SOCIAL : 1 PLACE SAMUEL DE CHAMPLAIN 92400 COURBEVOIE - RCS NANTERRE 542 107 651. © Charles Mamarot.

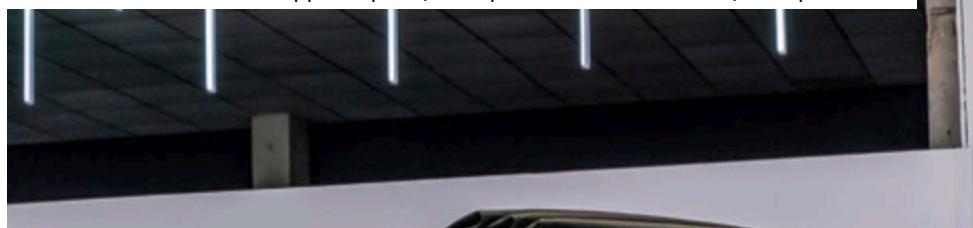
cubique et les familles avec enfants apprécieront son seuil de chargement abaissé. Attention, si vous prenez l'option hi-fi haut de gamme, l'espace sous plancher est occupé par un caisson de basses. Dans ce cas, c'est de la place en moins pour les câbles de recharge, et il n'y a pas de coffre sous le capot avant. La banquette est rabattable et, pour la première fois sur un modèle électrique de Renault, le dossier du siège passager également, ce qui permet de transporter des objets longs.

## 120 ch ou 150 ch et deux capacités de batterie

Que le véhicule fasse 3,92 m (la R5) ou 4,14 m (cette R4), c'est la même plateforme AmpR Small qui est convoquée. Car malgré leurs différences, les deux modèles ont 68 % de pièces communes ! La gamme de motorisations de la Renault 4 tournera autour d'une seule machine électrique, selon deux couples moteur/batterie. En entrée de gamme est prévue une pile de 40 kWh pour une puissance de 120 ch ; au-dessus, c'est 150 ch avec un accumulateur de 52 kWh. On ne sait pas encore de quelle manière la gamme sera étendue, mais le moteur en question, appelé 6AK, est une itération du bloc 6AM de la Mégane E-Tech. Il appelle la même technologie, avec un rotor bobiné mais



❶ Les places arrière ménagent un espace correct, et une bonne garde au toit. Un peu mieux qu'à bord d'une R5 E-Tech, et équivalent à un Captur avec la banquette coulissante réglée à mi-longueur. ❷ Le coffre annonce un bon volume de 420 dm<sup>3</sup>, dont 35 dm<sup>3</sup> sous le plancher, lequel est doté d'une double ouverture. Cet espace est ici occupé par la hi-fi, dans le cas de l'option Harman Kardon. ❸ Le logo rétroéclairé est une première chez Renault. Il fait bon effet, et apparaît presque suspendu derrière son masque de protection.



*Les trois bandes taillées dans la carrosserie sont de bon augure. Elles donnent du muscle à l'ensemble de la carrosserie.*



③



*Bonne idée que celle d'avoir prolongé le volet de coffre électrique (et mains-libres) jusqu' dans le bouclier, ce qui permet d'abaisser le seuil de chargement à 61 cm.*

**R4 R Pass, le coupe-file pour être parmi les premiers servis**

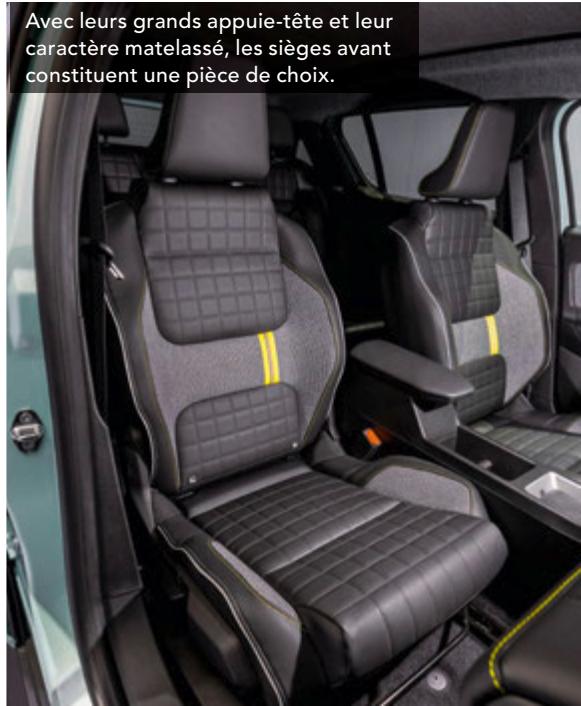
On ne connaît pas les tarifs de la Renault 4, mais depuis le 1<sup>er</sup> octobre, vous pouvez acheter un R4 R Pass au prix de 150 € sur le site de Renault. En étant parmi les premiers à manifester votre intérêt, vous pourrez finaliser votre commande 15 jours avant l'ouverture officielle. Puis, une fois votre commande confirmée, vous figurerez sur la liste des personnes prioritaires dans les premières livraisons. Entre-temps, Renault vous enverra une miniature et des invitations à des événements exclusifs.

sans terres rares. Pour soigner son autonomie, cette 4L électrique reçoit une pompe à chaleur qui permet d'alimenter ses fonctions de confort sans tirer sur la batterie. Cette dernière est par ailleurs dotée d'un circuit de refroidissement afin d'optimiser sa stabilité thermique. Un dispositif de préconditionnement à la charge est aussi présent et, pour la première fois au sein de la marque, la possibilité de conduire à une pédale (à partir de la finition Techno).

Ainsi dotée, la nouvelle Renault annonce une autonomie de 300 km avec la petite batterie, et 400 km avec le modèle supérieur. Sa plate-forme acceptant 80 ou 100 kW de charge en courant continu (selon batterie), elle ne battra pas des records au moment de recharger (30 mn dans les deux cas pour passer de 15 à 80%). Son meilleur atout est son chargeur embarqué de 11 kW, qui permet de "faire le plein" à domicile (sur borne dédiée, de 0 à 100%) en 3 h 30 (batterie de 40 kWh) ou 4 h 30.

En termes d'usage, si Renault promet que la voiture attend avec impatience "tous les types de trajet" et même l'autoroute, c'est surtout dans un environnement urbain ou à la campagne qu'elle sera à son aise. On peut envisager le tout-chemin, avec une garde au sol assez haute (18,1 cm, soit 1,2 cm de plus qu'un Captur II) et un système d'antipatinage Extended Grip qui peut être accompagné de pneus spécifiques et de deux modes de conduite supplémentaires (Snow et All-Terrain). L'occasion, peut-être, d'utiliser la fonctionnalité V2L, qui permet d'utiliser la voiture pour recharger un vélo ou un barbecue électriques. La V2G permet même de se connecter à une maison pour l'alimenter avec sa propre énergie.

Avec leurs grands appuie-tête et leur caractère matelassé, les sièges avant constituent une pièce de choix.



**Trois questions à...****Paula Fabregat**

*Directrice de projet Design pour les segments A et B chez Renault*

# Réinterpréter les détails d'origine



RENAULT



Les lignes du capot plongent de chaque côté pour donner un aspect horizontal et une forme générale verticale. L'inspiration du modèle d'origine est nette.

**L'Auto-Journal :** Comment travailler sur le style d'un modèle rétro-design en évitant les fautes de goût ?

**Paula Fabregat :** Il faut bien sûr respecter les proportions du modèle d'origine, mais si vous demandez à la première personne venue de vous décrire une voiture, elle vous parlera en premier de ses détails. Le secret est de pouvoir les réinterpréter sous un angle technologique et contemporain. Sur la Renault 4, nous avons par exemple la calandre, qui est une pièce très riche et technologique, ou les feux arrière et leur capsule, qu'il fallait réutiliser. Pour chaque élément choisi, la règle est d'apporter de la technologie ou de la modernité.

**Comment choisit-on ce qu'on garde et ce qu'on oublie du modèle d'origine ?**

Il y a eu quatre générations de Renault 4, et nous avons puisé dans chacune d'entre elles. Il faut penser que la voiture est aujourd'hui plus grande, et que dans ces conditions certaines choses sont plus ou moins faciles à conserver. Mais il y a aussi des passages obligés, des marqueurs incontournables. L'élément le plus compliqué à intégrer a été la troisième vitre, au-dessus de la roue arrière. L'inclinaison du volet de coffre a aussi été un sujet, car si on avait gardé totalement l'esprit du modèle d'origine, cela n'aurait pas fonctionné. Nous avons passé beaucoup de temps sur ce sujet.

**Quel est le portrait-robot de l'acheteur d'une Renault 4 ?**

Ce modèle va toucher plusieurs générations. D'abord celle qui a connu la 4L d'origine, mais aussi les personnes plus jeunes que l'on va séduire avec un design très branché. C'est le même genre de design émotionnel que celui de la Renault 5.

**L'avis de L'Auto-Journal**

En considérant la gamme actuelle de Renault, on s'aperçoit que le constructeur français a fait de gros efforts pour redevenir attractif. Si la Renault 4 E-Tech n'est pas trop arrogante sur ses tarifs – il n'y a toutefois pas de miracle à attendre de ce côté –, son pari sera gagné. Car même si le 100% électrique n'est pas la technologie préférée des Français, la polyvalence d'usage affichée et l'émotion générée par ce nouveau modèle pourraient donner envie de franchir le cap.

# Nouveau Explorer® 100% électrique

Vous allez où ce week-end ?



À partir de

**339 €**

/mois\* LLD 36 mois.

**1<sup>er</sup> loyer de 4490€** après déduction de 4000€ de bonus écologique et 1500€ de prime à la conversion.

*Ford*

A 0 gCO<sub>2</sub>/km



\*Location longue durée 36 mois/30000km avec maintenance/assistance d'un Nouveau Explorer RWD Extended Range 204ch neuf sans options. **1<sup>er</sup> loyer de 9990€** avant déduction des aides gouvernementales (voir conditions d'éligibilité Code de l'Energie) puis **35 loyers de 339€**. Loyers hors carte grise. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des km supplémentaires. Offre non cumulable réservée aux particuliers **jusqu'au 31/10/24**, dans le réseau Ford participant, selon conditions générales LLD et si accord Bremany Lease SAS au capital de 39 650€, RCS Nanterre n°393 319 959, 28 allée d'Aquitaine 92000 Nanterre. Société de courtage d'assurances n°ORIAS 08040196 (orias.fr). **Modèle présenté** : Nouveau Explorer Pack Premium RWD Extended Range 286ch avec options, mêmes conditions avec **35 loyers de 489€**. **Consommations combinées WLTP (kWh/100km) : 13.9 – 16.1**. Ford France - 1 rue du 1<sup>er</sup> mai, Immeuble Axe Seine, 92000 Nanterre SIREN 425 127 362 RCS Nanterre.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

# Quadrature du cercle

Cet élégant shooting break ne prendra pas la route.

En revanche, il trace le chemin vers un futur "zéro carbone" mais sans contrainte. Ou presque...

Par Guy L'Hospital

**R**enault expose sur son stand, au Mondial de l'automobile, son nouveau concept Emblème. Long de 4,80 m et haut de 1,52 m, ce break de chasse s'étire sur les 2,90 m d'empattement de la plateforme AmpR Medium. Il s'agit d'une "*demo car*", une étude qui ne devrait donner naissance à aucun véhicule de série mais dont le style et la technologie embarquée permettent à Renault et Ampère (sa filiale destinée au 100 % électrique) d'explorer la voiture de demain.

Et réjouissons-nous, nous autres amoureux des quadri-roulettes, Emblème nous promet de l'aventure tout en préservant la planète, comme aucune autre voiture ne semble en mesure de le faire à ce jour. Son secret ? Une petite batterie électrique de 40 kWh pour limiter la masse et l'impact sur les métaux en tension, un moteur électrique sans terres rares, une pile à combustible et un réservoir d'hydrogène de 2,8 kg seulement.

## Le plein d'hydrogène en 5 mn... oui, mais où ?

Cette chaîne cinématique devrait aider à rouler en 100 % électrique la grande majorité du temps en rechargeant sa batterie sur une wallbox, comme nous pouvons déjà le faire aujourd'hui, et à effectuer des trajets de près de 1 000 km en effectuant deux pleins d'hydrogène en moins de cinq minutes. L'électrique sans réelle contrainte ? Nous nous en approchons, c'est certain, à condition de produire de l'hydrogène vert (il n'est pas du tout certain que lorsque celui-ci sera produit en quantité suffisante il soit fléché vers la mobilité, les besoins de l'industrie étant très importants), de multiplier les stations de recharge et de réussir à ramener le prix d'une éventuelle voiture de série à un niveau acceptable. Pas gagné, donc...



La *demo car* Emblème promet également de réduire de près de 90 % ses rejets CO<sub>2</sub> par rapport à un modèle thermique de taille semblable. Mesuré en équivalents CO<sub>2</sub>, l'analyse du cycle de vie (*voir ci-contre*) révèle qu'Emblème ne produirait que 5 tonnes de CO<sub>2</sub> du berceau au cercueil contre 24 tonnes pour une Mégane E-Tech et près de 50 tonnes pour un SUV essence sans électrification, type Renault Captur. Pour obtenir un tel résultat, le constructeur aligne toutes les planètes : recyclage des matières premières pour la production des batteries, assemblage dans des usines avec énergies 100 % renouvelables, généralisation de la seconde vie, utilisation dans un pays comme la France

ou la Norvège... Bref, si le résultat est là, les conditions pour l'obtenir le sont également. Le travail sur la voiture afin d'abaisser la consommation est lui aussi important. Pas de rétroviseurs extérieurs (remplacés par des caméras dans les arches de roues), essuie-glaces sous le capot pour réduire les remous d'air, poignées de porte affleurantes, arêtes marquées, fond plat et canalisation d'air pour obtenir un Cx valorisant de 0,25. Le concept Emblème affiche une masse de 1 750 kg. C'est peu pour un shooting break de près de 5 m et c'est surtout en rupture totale avec toutes les voitures 100 % électriques. Et si Renault avait enfin trouvé le moyen de rompre avec cette course mortifère vers le toujours plus lourd...

## L'avis de *L'Auto-Journal*

Il s'agit là d'un concept réjouissant à plus d'un titre. Emblème est une voiture électrique capable d'aller loin, avec une petite batterie et donc une masse contenue. Le plaisir de conduite pourrait donc être préservé. C'est ce que semble indiquer son design racé, avec quelques éléments que nous espérons retrouver sur de futurs modèles.

# vertueux



## 5 tonnes du berceau à la tombe

L'analyse du cycle de vie (ACV) permet d'évaluer l'impact environnemental d'une voiture tout au long de sa vie, du berceau au cercueil. Ce calcul tient compte de l'extraction des matières premières, de la production des aciers, de l'assemblage, du transport, de l'utilisation et l'entretien

du véhicule et, enfin, de son recyclage. Il s'agit d'un outil plus précis que les simples rejets CO<sub>2</sub> par kilomètre pour analyser l'impact d'une voiture. Hélas, il est assez complexe à mettre en place et rarement communiqué. Seul Volvo publie une analyse complète de ces derniers modèles.

*Logo éclairé, capot et bouclier saillants, profil fuselé, Emblème ne veut pas sacrifier le dynamisme sur l'autel de l'environnement.*

**RENAULT EMBLÈME**  
Concept car non commercialisé

Gageons que nous retrouverons quelques détails de style sur de futurs modèles du groupe.



# Changeme

*Il est amusant de retrouver l'esprit du profil de l'A110 sur un véhicule de cette taille.*



Tout est blanc et dans un mode ultra-sportif. Le siège conducteur, ici en position F1, peut basculer sur un mode plus classique.

# ent de braquet



## ALPINE A390\_β

À partir de **50 000 €\***

Commercialisation : **automne 2025\***

\* Estimations concernant l'A390 de série.



Ce show car, fidèle à 85% au style du futur crossover A390, utilisera une plateforme remaniée du Renault Scénic E-Tech et du Nissan Ariya, avec trois moteurs électriques et des technologies destinées à rendre sa conduite ludique et dynamique.

Par Didier Laurent Photos Arnaud Saunier

# ID

eux modèles en deux ans : voilà un parcours inédit pour la marque Alpine, qui démarre une nouvelle vie – électrique celle-là – et qui compte sur de nouvelles silhouettes pour élargir sa clientèle. Aujourd’hui, le plan de la marque au A fléché est clair. Il s’agit pour elle d’appliquer le déploiement de son “Dream Garage”, selon sa propre formule, dont l’A390 sera le second volet, après l’A290 et avant l’A110, trois modèles qui symbolisent le passage au tout électrique. Il s’agit donc d’un virage assez difficile à négocier pour Alpine, car la voiture à batterie représente une technologie contre-nature pour une marque qui a construit son histoire sur la sportivité, la légèreté, voire le bruit de ses modèles. Plus tard, il sera question d’hybridation rechargeable, voire d’hydrogène et d’une conquête intercontinentale (notamment aux États-Unis) mais chaque chose en son temps. À court terme, il s’agit de lancer l’A290 puis de se projeter pour la première fois dans le monde du crossover avec l’A390, dont voici la version “Béta”, entendez par là une dernière étape avant la révélation du modèle définitif, courant 2025. Pour rassurer les fans d’Alpine – et séduire les autres –, Alpine a joué la partition de la référence historique. Le thème retenu pour développer le design de ce show car est la montagne et plus particulièrement les Alpes, domaine de prédilection de Jean Rédélé. C’est d’ailleurs pour cela que la marque s’appelle ainsi... Alors, à l’extérieur, on retrouve des figures ➤

*Alpine n'a rien dit sur la puissance de ce concept, mais le modèle de série devrait démarrer au-dessus de 300 ch.*



*Le sol, traité façon roche de montagne, est constitué du carbone de panneaux solaires recyclés.*

géométriques en forme de flocons au centre des jantes, mais aussi des "pics de glace" sur les bas de bouclier.

### *Un gabarit de Peugeot 408*

D'une longueur d'environ 4,70 m pour une largeur de 1,90 m et une hauteur de 1,55 m (la marque ne communique ici aucune donnée exacte), l'A390\_β donne une idée assez précise des proportions du modèle de série, qui aura des cotés légèrement inférieures. Sur ce show car, on peut retenir des éléments qui passeront en série, comme le style général de l'avant, la signature lumineuse et l'organisation de la calandre. À l'arrière, le principe des feux qui s'émettent dans le bouclier (un effet appelé "Cosmic Dust") et le large bandeau lumineux sectionné par le nom de la marque pourraient se retrouver également dans la rue. En revanche, les portes antagonistes sans pied milieu, les décos "montagne", tout comme les jantes de 23 pouces

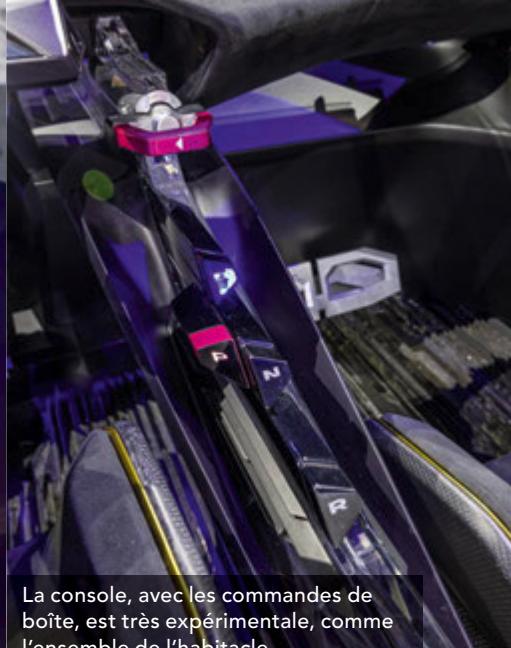
à l'arrière (22 à l'avant) ou les éléments aérodynamiques les plus poussés ne franchiront pas le cap de la série. À noter que le bandeau lumineux peut se déployer ou se rétracter pour réduire le coefficient de traînée. Il restera dans les bureaux d'étude, lui aussi. De profil, la voiture met bien en évidence sa filiation avec la marque, voire avec l'A110, au gré d'une silhouette qui s'effile dans le genre fastback. Alpine parle même de "sport fastback" pour "allier fluidité et sportivité avec habitabilité". L'A390\_β est pour quatre, l'A390 pourra embarquer cinq personnes.

### *À l'intérieur, on s'amuse*

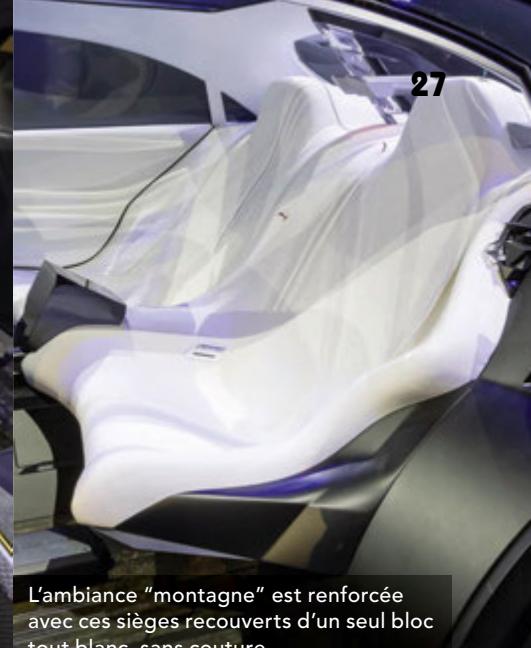
Si les lignes extérieures de ce show car sont assez révélatrices de ce que sera le modèle de série, l'habitacle est bien plus expérimental. Grâce aux portes à ouverture antagoniste, on pénètre dans l'A390\_β comme dans une télécabine à Val-d'Isère, sauf que le spectacle se trouve à l'intérieur. Les sièges avant, très enveloppants

et massifs, font penser à des baquets de course. Ça tombe bien, le siège conducteur, articulé par un vérin au sol, peut passer en position F1, autrement dit avec les pieds qui basculent vers le haut. Le volant passe alors lui aussi en mode course. Devant les yeux du pilote, plusieurs lames affichent les informations de conduite hiérarchisées. Une idée que l'on pourrait retrouver sous une autre forme sur le modèle de série. À l'arrière, les deux grands sièges se confondent en une seule pièce, sans couture, telle de la neige poudreuse, avec des haut-parleurs coincés dans des blocs de glace. Sur la plage arrière, des cristaux en Stratasys (un matériau thermoplastique fabriqué en 3D) évoquent quant à eux le scintillement de la neige sous les rayons du soleil. On s'y croirait... Surtout que le plancher est là pour rappeler qu'on est bien à la montagne. Constitué de carbone recyclé (provenant de panneaux solaires), sa couleur et son caractère accidenté font penser à de la roche.

*La chute du pavillon lui vaut l'appellation de "sport fastback".*



La console, avec les commandes de boîte, est très expérimentale, comme l'ensemble de l'habitacle.



L'ambiance "montagne" est renforcée avec ces sièges recouverts d'un seul bloc tout blanc, sans couture.



On peut noter que le haut de la calandre, la signature lumineuse et la nuée de LED seront présents sur le modèle de série.

Le voyage est particulièrement amusant, l'immersion est réussie, mais maintenant, retour à la réalité. Au même titre que ce qu'a fait Alpine avec l'A290 sur la base de la Renault 5 E-Tech, il s'agirait au final d'utiliser la planche de bord du Scénic E-Tech comme point de départ, et d'en faire une version améliorée avec des graphismes, des coloris et des matériaux appropriés. Le triptyque siège conducteur, volant, et affichage des informations de conduite reste au centre des préoccupations. Et le caractère haut de gamme sera là. Il s'agira de tenter de piquer des ventes à Audi, BMW, et même Porsche (le Macan EV) avec la version la plus puissante du futur A390.

## *Le dynamisme d'une A110, mais pour cinq*

Si le show car A390\_β est roulant, aucune information n'a été divulguée sur son poids, sa puissance ou la capacité de ses batteries. En revanche, une information importante a été

dévoilée concernant son architecture technique, qui se retrouvera sur le modèle de série. Basé sur la même plateforme que le Nissan Ariya ou le Renault Scénic E-Tech (AmpR Medium), ce crossover sera doté de trois moteurs électriques, mais aussi d'un système de motricité intelligent qui fera la part belle au plaisir de conduite. Alpine n'a pas d'autre choix, compte tenu du poids effectif d'un tel véhicule (qui avoisinera deux tonnes) que de tenter de faire oublier la masse par des impressions positives au volant. Pour cela, la motricité entre les essieux et les roues, de manière indépendante, sera pilotée

par un système de vectorisation du couple. Selon la conduite et l'adhérence, il sera focalisé sur le train arrière qui recevra deux des trois moteurs (et donc plus de puissance), de manière à faire pivoter plus facilement la voiture dans les phases de conduite les plus dynamiques. Si rien n'a été communiqué concernant la puissance et l'autonomie, les dimensions et les prestations attendues laissent penser qu'une batterie de 90 kWh constituera la base d'un rayon d'action suffisant, pour une puissance qui démarrera autour de 300 ch et qui pourrait culminer au moins au double.

## *L'avis de L'Auto-Journal*

Le show car est prometteur en style, la technologie est alléchante, mais comme pour l'A290, le plus gros challenge du modèle de série sera de convaincre les clients Alpine de se convertir à l'électrique. L'autre piste, c'est que l'acheteur d'un crossover badgé du A fléché n'ait jamais posé son postérieur à bord d'une Alpine. Ce qui fera des clients en plus, pour une marque qui vise aujourd'hui des sommets.

# Changement d'ère

**La C4 et sa déclinaison C4 X se mettent au diapason de la nouvelle identité visuelle des Citroën, et en profitent pour épurer leurs gammes de motorisation.**

Par Didier Laurent Photos Thomas Antoine

Cette année, Citroën n'a pas manqué le coche. Grand absent du Mondial de l'automobile 2022, le double chevron est cette fois l'un des acteurs les plus remarqués de l'édition 2024. Sur son stand, il y a bien sûr les nouveaux C3 et C3 Aircross, la seconde version de l'Ami, un show car du C5 Aircross qui arrivera l'année prochaine, mais aussi la version restylée de la C4 et de sa livrée fastback C4 X (carrosserie tricorps à hayon), qui se vend surtout au Moyen-Orient (notamment en Turquie).

À l'avant, l'objet est de se convertir visuellement à la nouvelle identité de marque, avec des évolutions sur le positionnement des éléments lumineux, mais aussi l'apposition du logo. Il apparaît ici en version 16 cm, toujours positionné de manière très verticale, sur une calandre qui s'affine à la base d'un capot qui demeure inchangé. Il s'agit également de céder à la mode du Color Clip, des inserts de couleur interchangeables qui viennent se glisser à l'horizontale dans le bouclier. On les retrouve aussi dans les protections latérales, nouvellement dessinées pour favoriser une impression de longueur. L'ensemble se fond bien dans la masse, que ce soit en berline classique ou en carrosserie fastback, la C4 X faisant 4,60 m de long (contre 4,36 m pour la berline). L'arrière

évolue également, mais seulement sur la berline C4, avec des feux qui sont positionnés plus bas et donnent un air plus technologique. D'une manière générale, le modèle apparaît plus posé, avec des artifices stylistiques qui font de ce restylage une vraie "phase 2", que l'on distinguera aisément de la première dans la circulation.

## L'habitacle profite de la mise à jour

Il n'y a pas de révolution sur le mobilier de bord, mais les C4 et C4 X reçoivent de nouveaux sièges Advanced Comfort aux contours redessinés. Nous les avons testés à l'arrêt, et le confort est de bon niveau. Reste à savoir quel genre de maintien ils offriront sur la route, mais l'ensemble paraît prometteur et ce dernier point a semble-t-il fait l'objet d'une attention particulière. Le conducteur gagne par ailleurs un combiné d'instrumentation numérique de 7 pouces (à partir du niveau 2 en option, et de série en haut de gamme) en lieu et place du petit modèle de 5 pouces, qui demeure sur la version de base (celle que personne n'achète, ou presque). Les normes GSR II étant passées par là, le modèle est désormais livré de série avec une vingtaine d'aides électroniques à la conduite, qu'il sera utile d'évaluer sur la route, et notamment la facilité à déconnecter les plus intrusives d'entre elles.

Citroën vise un abaissement de sa moyenne de gamme concernant les émissions de CO<sub>2</sub>, et retire de son catalogue les versions PureTech 100 et diesel BlueHDI 130 EAT8. Une incertitude persiste sur la pérennité de la version PureTech 1.2 130 ch EAT8 (la décision sera prise fin octobre).

## Une gamme simplifiée

Il reste pour l'instant au catalogue deux versions mild hybrid 100 ch et 136 ch sur C4 (136 ch uniquement sur C4 X), en boîte de vitesses automatique. En électrique, les ë-C4 et ë-C4 X continuent avec les deux versions actuelles. En entrée de gamme, la version 136 ch vient avec une batterie de 50 kWh lui autorisant une autonomie de 360 km. À l'étage au-dessus, la version 156 ch et son accumulateur de 54 kWh permettent de rouler jusqu'à 420 km avant de devoir brancher. Dans les deux cas, la puissance de charge en courant continu plafonne à 100 kW.



La C4 gagne en modernité avec une signature lumineuse largement revue.

## L'avis de L'Auto-Journal

Sur le style, Citroën va un peu plus loin qu'une simple évolution de milieu de carrière commerciale. La rationalisation de la gamme répond avant tout aux exigences des normes antipollution, ce qui pose la question d'une possible augmentation tarifaire. Car pour rester accessible sans version thermique d'entrée de gamme, il faut faire un gros boulot sur les prix. Et Citroën prône le caractère accessible de ses modèles !



*Le conducteur hérite potentiellement d'un écran numérique de 7 pouces au niveau du combiné d'instruments.*

## CITROËN C4 ET C4 X

À partir de **27 500 €, 43 000 € en électrique\***

Commercialisation : **janvier 2025**

\* Estimation.



*La C4 change de visage pour accueillir le nouveau logo, qu'elle porte presque à la verticale. Les feux changent aussi de dessin.*

# Le low cost monte en gamme



**DACIA BIGSTER**

À partir de 24 990 €\*

Le bouclier avant intègre de petits feux de brouillard à LED.

Commercialisation : ouverture des commandes janvier 2025, livraisons avril

\* Estimation.

**Le Bigster cherche à séduire un nouveau public et veut jouer dans la cour des grands, celle des SUV familiaux. Sous des dehors proches du Duster sur lequel il est basé, le nouveau haut de gamme signé Dacia inaugure des équipements, motorisations et niveaux d'insonorisation inconnus jusque-là pour la marque. Première rencontre.**

Par Nicolas Valeano Photos Clément Choulot

**D**acia a une place enviable sur le podium des ventes aux particuliers en Europe. Un succès qui perdure : parmi les constructeurs généralistes, la marque revendique le meilleur niveau de fidélité de ses clients. Alors pour continuer à progresser, il lui faut en conquérir de nouveaux. La marque low cost du groupe Renault est restée jusqu'ici surtout concentrée sur le segment B mais, voyant le bond des tarifs des SUV familiaux (passés de 29 000 à 38 000 € en moyenne, selon Dacia), elle voit une opportunité de développement vers le haut. Ainsi est née l'idée du Bigster, SUV familial de segment C, un des plus importants en Europe avec 23 % du marché et près de 3 millions d'autos, selon la marque.

C'est aussi une opportunité pour encore plus conserver le portefeuille de clients actuels : *“Je pense qu'il y a une part de la clientèle Bigster qui viendra des clients Duster qui veulent plus de place, d'habitabilité, de technologie et des moteurs un petit peu plus puissants, nous explique Xavier Martinet, directeur marketing, ventes et opérations Dacia. Ce n'est pas vraiment une cannibalisation dans le sens où je suppose que si l'on n'avait pas eu de Bigster, ils auraient quitté la marque.”*

Promis à juste moins de 25 000 € en essence et sous la barre des 30 000 € en hybride, le Bigster devrait donner un coup de pied dans la fourmilière de modèles que comporte ce segment. Mais il ne propose rien pour les plus grandes familles ou pour emmener occasionnellement les amis des enfants : le Bigster n'aura aucune version 7 places, laissant ce rôle au Jogger dans la gamme. Chez Dacia, on assure que c'est un choix assumé. Pour Xavier Martinet, *“mettre un 3<sup>e</sup> rang dans le Bigster nous amenait des contraintes d'accès en rangs 2 et 3, ce qui faisait qu'à la fin, pour une prestation souvent d'appoint, on perdait en ergonomie et en habitabilité par rapport à un Bigster purement 5 places, extrêmement cohérent vis-à-vis des attentes du client C”*. Dont acte.

Bigster et Duster ont été dessinés ensemble, et cela se voit malgré tous les efforts des designers : le capot, les ailes et les portes avant leur sont communs, tandis que la calandre et le bouclier se chargent de donner une personnalité différenciée au plus grand des deux.

### ***Un gros Duster baroudeur***

Avec 4,57 m de longueur et 1,71 m de hauteur, le Bigster dépasse respectivement de 23 cm et 5 cm le Duster, se positionnant parmi les plus grands de son nouveau segment. L'empattement a été rallongé de 4 cm par rapport à son petit frère. Le pare-brise, le hayon, les portes arrière et les ailes arrière sont spécifiques, tout comme les jantes de 19 pouces en haut de gamme. Résultat, un SUV très typé baroudeur avec ses protections de carrosserie en plastique brut en partie recyclé (nommé Starkle), ses ailes gonflées et ses barres de toit.

Le Bigster avait été annoncé au moment de la présentation du plan Renaulution en 2021. Mais entre ce concept qui apparaissait massif et le Bigster de série, les contraintes des économies de conception sont passées par là et il est difficile de ne pas lui trouver des airs de simple grand Duster. Certes, Dacia est probablement le seul constructeur qui peut utiliser ouvertement comme argument la reprise de pièces existantes et les solutions les plus parcimonieuses, avec à la clé ses prix défiant toute concurrence. Mais pour monter en gamme, face à des rivaux très agressifs venant de Chine avec de tout nouveaux modèles séduisants, le défi devient plus relevé.

### ***Prêt pour la famille !***

À l'intérieur du Bigster, à quelques menus détails près, on retrouve l'ambiance à la fois moderne et basique du Duster, baignée ici par la lumière donnée par un toit ouvrant panoramique. L'histoire dira si les clients, y compris les flottes particulièrement visées par ce modèle, sauront accepter les plastiques durs omniprésents, certes assemblés avec rigueur mais loin des standards du segment. L'argument prix →

La planche de bord, reprise à quelques détails près du Duster. En finition Journey, une console centrale haute est adoptée.





*Les 23 cm de plus que le Duster se répartissent entre l'empattement (+4 cm) et surtout le porte-à-faux arrière (+19 cm), limitant l'angle de sortie en tout-terrain.*

restant en tête, c'est tout à fait acceptable, d'autant que le design est soigné et le système d'infodivertissement moderne et facile d'usage avec son grand écran de 10,1 pouces, tandis que l'instrumentation est numérique. L'espace à bord se montre très généreux, surtout aux places arrière qui bénéficient pleinement de l'empattement porté à 2,70 m (+ 4 cm), avec 24 cm d'espace aux genoux. La banquette moelleuse même pour le cinquième passager accueille une famille en tout confort. À noter la présence ici d'aérateurs arrière. La modularité avec le dossier 40/20/40 (à partir de la finition Expression) est basique, tandis que le vaste coffre est porté à 674 dm<sup>3</sup> VDA (150 dm<sup>3</sup> de plus que le Duster), ce qui en fait le plus grand des SUV C.

### Des équipements inédits

L'entrée de gamme Essential inclut la climatisation manuelle, des radars et caméra de stationnement arrière et des vitres avant et arrière électriques, ainsi qu'un écran de 10,1 pouces avec Apple CarPlay et Android Auto pour l'infodivertissement, et une instrumentation électrique de 7 pouces. L'Expression reçoit une climatisation automatique bizona, un frein de stationnement électrique, un capteur de pluie et la modularité arrière 40/20/40. Mais 70 % des ventes chez Dacia se font dans les deux finitions hautes : Journey ou Extreme, avec de série une instrumentation 10 pouces, le système GPS Media Live Nav, une clé mains-libres et une meilleure sono. La première joue la carte du confort avec un siège conducteur à réglages électriques (sauf en longueur), un régulateur adaptatif (uniquement en hybride 155), une console



*Les jantes de 19 pouces arborent un dessin exclusif au Bigster.*



Les passagers arrière sont gâtés avec un vaste espace aux genoux et une banquette souple.



Dossiers rabattus, le coffre bénéficie d'une longueur de chargement de 2,7 m.



Les deux finitions hautes ont droit au système multimédia Media Live Nav sur l'écran central de 10 pouces.



*Le toit noir en option permet de renforcer le raffinement du SUV haut de gamme de la marque.*

centrale haute avec compartiment réfrigéré, chargeur à induction et accoudoir, ainsi qu'un hayon motorisé. La seconde joue l'aventure avec ses barres de toit modulaires, son toit ouvrant panoramique, ses tapis de sol et de coffre en caoutchouc, sa sellerie TEP lavable, l'accessoire YouClip 3 en 1 ainsi qu'une fonction de contrôle de la vitesse en descente.

Enfin, pour jouer sur le tableau de la *van life*, le Bigster propose en accessoire un pack Sleep avec un lit de 1,90 x 1,30 m, ainsi qu'une tente s'arrêtant à l'arrière du SUV. De quoi le transformer en véritable petit véhicule d'évasion.

## Nouvelles motorisations

Quatre options sont proposées sous le capot du Bigster. Premier moteur bicarburation hybride léger avec son alterno-démarreur 48 V, l'Eco-G 140 est totalement inédit avec son 3 cylindres turbo 1.2 essence/GPL de 140 ch avec cycle de Miller et filtre à particules prêt pour les normes Euro 7. Il embarque 50 l d'essence et surtout 49 l de GPL, carburant moitié moins cher. La même base moteur est utilisée pour la version purement essence TCe 140, la plus dynamique, tandis que c'est un TCe 130 ch qui anime la seule version 4x4, avec 5 modes de conduite proposés.

Néanmoins, la motorisation vedette du Bigster est sans conteste son tout nouvel Hybrid 155 ch, sur la base d'un 4 cylindres 1.8 à cycle Atkinson accouplé à deux moteurs électriques, dont le principal peut entraîner les roues et recharger la batterie au freinage et en décélération. Capable de rouler à 80 % en électrique pur en circuit urbain, cet hybride reprend la très sophistiquée boîte sans embrayage multimode de Renault, avec ses quatre rapports en mode thermique et deux en électrique. Il vise une grande sobriété avec 110 g/km de CO<sub>2</sub>.

En ce qui concerne les prestations dynamiques, le Bigster devrait aussi se démarquer par son insonorisation très soignée, avec l'adoption d'un pare-brise acoustique et d'absorbeurs de bruit dans les passages de roue. Et ses quelque 150 kg de moins sur la balance par rapport à sa concurrence en hybride, soit - 10 %, devraient bénéficier à son comportement.

## L'avis de *L'Auto-Journal*

L'argument premier de Dacia se situe dans ses tarifs, et le Bigster ne déroge pas à la règle. Avec un prix d'accès canon à moins de 25 000 € (30 000 € en hybride), cela demeure un atout majeur pour ce SUV très spacieux et bien équipé. Mais le défi est un peu plus grand qu'avec le Duster auquel il ressemble beaucoup, visant un segment plus exigeant. Reste à voir si les promesses des nouvelles motorisations et des progrès en insonorisation se vérifieront lors des premiers essais.

# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

## Citroën

**C3 Aircross** On casse tout et on recommence. Du précédent C3 Aircross, il ne reste rien, excepté le 3 cylindres 1.2 dit "Turbo" qui ouvre la gamme, autrefois PureTech et ramené à 100 ch (110 ch auparavant). Outre l'apparence radicalement différente, tout en angles, le SUV urbain siglé Citroën intègre aujourd'hui la classe supérieure à considérer les 4,40 m qu'il occupe au sol (4,16 m précédemment). Il n'en faut plus pour accueillir deux places supplémentaires si souhaité, la belle affaire du nouveau C3 Aircross. Sans oublier, bien sûr, l'adoption de l'ensemble mécanique électrique tel que détaillé ci-dessous, article qu'il partage avec la C3 tout court. Le SUV, en revanche, se garde pour lui la motorisation légèrement hybride de

136 ch. Au rayon des équipements, les amortisseurs à doubles butées hydrauliques progressives chers à Citroën sont servis d'entrée de jeu, tout comme l'écran LCD qui fait office de combiné d'instrumentation pompeusement nommé "affichage tête haute". La livrée YOU s'en tient à une station d'accueil pour smartphone. La même gratifiée du pack Plus offre en prime le frein de parking électrique et une poignée d'autres babioles. Jantes acier avec enjoliveurs de 16 pouces dans les deux cas. La finition Max, enfin, porte bien son nom : écran central 10,3 pouces (interface smartphone + GPS), caméra de recul, sièges Advanced Comfort à la mode Citroën, teinte biton, rails de toit et jantes alliage de 17 pouces composent son ordinaire.

Citroën C3 Aircross

CITROËN



ARNAUD SAUNIER

**C3** La citadine C3 reçoit le 3 cylindres essence 1.2 soumis à l'hybridation légère à base de batterie de 48 V, dans sa version réduite à 100 ch. Pour rappel, l'unité s'enorgueillit d'une chaîne de distribution en lieu et place de la courroie sujette à controverse qui "honne" l'ex-PureTech rebaptisé "Turbo", de même cylindrée et de même puissance. Pour rappel *bis*, un électromoteur de 21 ch niche dans la boîte robotisée à 6 rapports. **C3 Hybride 100** : 20 200 ou 21 900 € sous les livrées YOU + pack Plus ou Max. Malus respectifs : 120 ou 125 €. En comparaison, les prix de la C3 Turbo 100 (BVM6) varient de 14 990 à 19 200 €. Malus : de 230 à 260 €.

### LA GAMME C3 AIRCROSS 5 PLACES

Puissance/Boîte	Finition	Prix	Malus CO <sub>2</sub>	Malus au poids
<b>Essence</b>				
Turbo 100 - 3 cyl. 1.2 100 ch/BVM6	YOU/YOU + pack Plus	19 600 / 21 500 €	540 à 1 074 €	0 €
<b>Essence hybridation légère</b>				
Hybride 136 - 3 cyl. 1.2 136 ch/BVR6 <sup>(1)</sup>	YOU + pack Plus/Max	25 500 / 27 600 €	125 à 230 €	0 €

(1) Électromoteur 21 ch en complément.

### LA GAMME É-C3 AIRCROSS

Puissance/Batterie	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus
<b>Monomoteur roues avant motrices 5 places</b>					
Électrique - Électromoteur 113 ch/44 kWh	300 km	Monophasé 7,4/100 kW <sup>(1)</sup>	YOU / YOU + pack Plus/Max	27 400 / 29 500 / 31 600 €	4 000 € <sup>(2)</sup>

(1) Chargeur embarqué triphasé AC 11 kW : 400 €. (2) 7 000 € selon revenu fiscal.

### LA GAMME C3 AIRCROSS 7 PLACES

Puissance/Boîte	Finition	Prix	Malus CO <sub>2</sub>	Malus au poids
<b>Essence</b>				
Turbo 100 - 3 cyl. 1.2 100 ch/BVM6	YOU + pack Plus	22 350 €	1 074 €	0 €
<b>Essence hybridation légère</b>				
Hybride 136 - 3 cyl. 1.2 136 ch/BVR6 <sup>(1)</sup>	YOU + pack Plus/Max	26 350 / 28 450 €	210 à 230 €	0 €

(1) Électromoteur 21 ch en complément.

De  
à  
Z

Par Jean Bourquin

Citroën C5 X



Citroën C3



**C5 X** La routière C5 X (4,81 m en longueur) fait sienne la variante de 136 ch de la motorisation micro-hybridée telle que décrite au "chapitre" C3.

**C5 X Hybride 136 :** 42 850 € sous la finition Plus. Pas de malus à déplorer.

ARNAUD SAUNIER



La voiture,  
c'est parfois compliqué...

## Au moins, Charge+ simplifie vos trajets en électrique !

Profitez d'un accès à tous les points de recharge disponibles\* en France pour vous recharger chez TotalEnergies et ailleurs.



L'énergie est notre avenir, économisons-la!



Souscrivez maintenant à Charge+  
[chargeplus.totalenergies.com/fr](https://chargeplus.totalenergies.com/fr)

\*Voir les Conditions générales de vente ainsi que la liste des points de recharge accessibles avec la carte Charge+ sur l'app TotalEnergies Services. Le nombre de points de charge évolue constamment, près de 125 000 points de recharge au 30/06/2024. TotalEnergies Marketing France, SAS au capital de 390 553 839 euros - 531 680 445 RCS Nanterre - Siège social : 562 Avenue du Parc de l'Île, 92000 Nanterre.

Kia

**EV3** Un électromoteur de 204 ch, deux batteries de traction au choix pour l'alimenter : Kia fait simple (voir tableau ci-contre). L'œil attentif notera la très enviable autonomie qu'autorise la batterie la plus capacitive, au-delà de 600 km selon le constructeur quand le véhicule est pourvu de jantes de 17 pouces. Les prix fort courtois pour un SUV électrique de cette taille (4,30 m en longueur) donnent, de même, matière à réflexion. Une manière comme une autre de compenser l'absence de malus écologique... Et pour bien faire, Kia ouvre les vannes en grand au chapitre des équipements de série. L'immense dalle numérique qui regroupe trois écrans est livrée d'office, à titre d'exemple – les explications à l'occasion des premiers essais... Seul regret, la pompe à chaleur et la recharge bidirectionnelle, toutes deux associées, réclament un supplément de 1 550 € sur l'ensemble de la gamme.

Kia EV3



KIA

## LA GAMME EV3

Puissance / Batterie	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus
<b>Monomoteur roues avant motrices</b>					
Autonomie standard - Electromoteur 204 ch / 58,3 kWh	436 km	11/100 kW	EV3 / Earth	35 990 / 38 390 €	0 €
Autonomie longue - Electromoteur 204 ch / 81,4 kWh	605 / 563 km <sup>(1)</sup>	11/120 kW	EV3 / Earth / GT-Line	40 990 / 43 090 / 45 990 €	0 €

(1) Finitions EV3 et Earth (jantes 17 pouces)/finition GT-Line (jantes 19 pouces).

Volkswagen

JAMES LIPMAN



Volkswagen ID.Buzz

## LA GAMME ID.BUZZ STANDARD 5 PLACES (4,71 M)

Puissance / Batterie <sup>(1)</sup>	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus
<b>Monomoteur roues arrière motrices</b>					
Pro - Électromoteur 286 ch / 79 kWh	459 km	11 / 185 kW	Pro	52 850 €	0 €
<b>Bimoteur 4 roues motrices</b>					
GTX - Électromoteurs 340 ch / 86 kWh	469 km	11 / 200 kW	GTX	69 515 €	0 €

## LA GAMME ID.BUZZ LONG 7 PLACES (4,96 M)

Puissance / Batterie <sup>(1)</sup>	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus
<b>Monomoteur roues arrière motrices</b>					
Pro - Électromoteur 286 ch / 79 kWh	420 km	11 / 185 kW	Pro	58 400 €	0 €
<b>Bimoteur quatre roues motrices</b>					
GTX - Électromoteurs 340 ch / 86 kWh	461 km	11 / 200 kW	GTX	72 800 €	0 €

(1) Capacité nette.

**ID.Buzz** Le combi électrique ID.Buzz montre les muscles. 340 ch qui viennent en complément de la version Pro "limitée" à 286 ch, c'est sûr, cela commence à causer quand il s'agit d'embarquer 5 ou 7 personnes, au choix – voire 6 si demandé.

Vitesse maximale bridée à 160 km/h et pas plus de 6,1 s pour passer de 0 à 100 km/h, dit la fiche technique de l'ID.Buzz GTX. La harde est délivrée par un ensemble bimoteur avec transmission intégrale à la clé, selon une règle désormais solidement établie. La version survitaminée de l'ID.Buzz reçoit des jantes de 20 pouces, qui lui sont propres (19 pouces sur l'ID.Buzz Pro). La pompe à chaleur est facturée 1 050 € de bout en bout de la gamme.



**Aujourd’hui, on peut vouloir acheter une voiture et être concerné par l’environnement**

## PRÊT PERSONNEL AUTO À IMPACT

Lorsque nous vous accordons un Prêt personnel Auto à impact<sup>(1)</sup>, La Banque Postale finance en parallèle des projets de développement durable<sup>(2)</sup>.

Découvrez, dès à présent,  
notre offre spéciale  
du 07/10 au  
03/11/2024 inclus.



**UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.**

(1) Offre réservée aux particuliers pour la souscription d'un Prêt personnel Auto ou Prêt personnel Véhicule Vert uniquement, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus. (2) La Banque Postale s'engage à compenser les émissions carbonées moyennes du véhicule financé, sur 2 années d'utilisation.

Prêteur : La Banque Postale Consumer Finance - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 222 859 420 €. 1 avenue François Mitterrand 93212 La Plaine Saint Denis Cedex. RCS Bobigny n°487 779 035. IDU EMP FR232875\_0IMFK.

Distributeur/Intermédiaire de crédit : La Banque Postale – S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 6 585 350 218 €. 115 rue de Sèvres, 75275 Paris Cedex 06. RCS Paris n°421 100 645.

# EFFICACE, LA GUERRE

**La maire de Paris, Anne Hidalgo, vient de réduire à 50 km/h la limite de vitesse du périphérique. Cette disposition est la dernière en date d'une série de décisions visant à réduire la place de la voiture dans la capitale. Voici une évaluation des principales mesures de circulation prises par l'Hôtel de Ville depuis 2014.**

Par Arnaud Murati

**B**outer la voiture individuelle hors de la ville : bien des capitales s'y sont attelées ou continuent à s'y employer à l'heure actuelle. Amsterdam, par exemple, où le vélo règne en maître. Londres n'est pas en reste en ayant été la première mégapole d'Europe à imposer un péage urbain pour pénétrer son hypercentre. Même logique à Madrid, à Milan, dans les grandes villes allemandes... et à Paris ! Mais dans la capitale française, la moindre décision de l'exécutif municipal en matière de déplacements suscite réactions acides, empoignades juridiques et luttes d'influence. Pourquoi la Ville de Paris ne parvient-elle donc pas à faire entendre ses raisons au-delà des frontières du périphérique ?

## LE PÉRIPHÉRIQUE À 50 KM/H

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2014, le périphérique est limité à 50 km/h, une décision prise unilatéralement par la ville de Paris, bien qu'elle ne soit pas la seule partie prenante dans cette

affaire. François Durovray, nouveau ministre des Transports, a fait savoir qu'il regrettait cette démarche et l'absence d'étude d'impact mais ne s'y est pas formellement opposé. Cet abaissement de la vitesse du périphérique n'est pas une première. L'anneau parisien était passé de 80 à 70 km/h en 2014. Cette mesure, contestée, avait été définitivement entérinée par le Conseil d'État en octobre 2015. Il jugeait alors la volonté de la Ville de Paris légitime puisqu'il s'agissait, selon lui, de parvenir aux résultats suivants : une baisse de 13 % des accidents corporels, une réduction des nuisances sonores de 1 dB en moyenne ainsi qu'une diminution des émissions d'oxyde d'azote de 0,3 % et des particules de 1 % entre 21 heures et 7 heures. Le jugement précisait d'emblée que l'effet sur la pollution serait "difficile à mesurer". Sur le plan de la sécurité routière, le succès est total... en apparence : 742 accidents corporels enregistrés en 2013, 644 en 2014 (- 15,2 %) et 601 en 2015 (- 23,4 % par rapport à 2013), soit des chiffres qui se situent au-delà des espérances de l'exécutif parisien. On peut toutefois

se demander si la multiplication des radars fixes durant la même période n'a pas plus fait que l'abaissement de la limitation pour diminuer le nombre d'accidents.

Concernant la pollution, Airparif n'a pas réalisé de campagne de mesures avant et après la nouvelle limitation du périphérique à 70 km/h. Les résultats, très dépendants des conditions climatiques et du vent, n'auraient de toute façon pas eu beaucoup de sens. L'association Bruitparif, qui se préoccupe de la pollution sonore, a en revanche travaillé avec célérité. Elle a effectué une campagne de mesures avant la baisse de vitesse, puis quelques mois après. Voici ses conclusions : "En moyenne, la baisse constatée des niveaux sonores la nuit s'établit à - 1,2 dB", tandis que le jour, la baisse moyenne est de "0,5 dB". Un succès, donc ? Bruitparif a eu du mal à se montrer enthousiaste : "Rappelons néanmoins que de telles diminutions du bruit restent peu perceptibles pour l'oreille humaine et sont insuffisantes pour améliorer significativement à elles seules la qualité de vie des riverains les plus proches du périphérique", expliquait l'association dans une note datée de 2014.

## FERMETURE DES VOIES SUR BERGE

Après avoir définitivement gagné face à tous les recours engagés contre la fermeture des voies sur berge, la mairie de Paris et le premier adjoint au maire Emmanuel Grégoire n'ont pas eu la victoire modeste, le 21 décembre 2018 : "C'est un grand jour contre la pollution de l'air et la pollution sonore", ont-ils annoncé dans un communiqué.



# ANTI-VOITURES ?



Pour ce qui est de la pollution de l'air, déplacer la circulation des voies en bord de Seine aux quais hauts s'est révélé parfaitement inefficace : "Amélioration de la qualité de l'air le long des quais fermés à la circulation, mais aussi dégradation autour des carrefours de cette zone et à l'est, dès la fin de la zone piétonnée. Cette situation est accentuée lors du pic du trafic du matin. Des impacts sont également perceptibles mais moins marqués sur les itinéraires de report", avait déjà fait savoir Airparif en mars 2017. Quant au volume sonore, il a effectivement évolué : "La fermeture à la circulation de la voie Georges-Pompidou a entraîné des reports importants de trafic sur les quais hauts la nuit, qui ont eux-mêmes généré un accroissement majeur des niveaux nocturnes de bruit souvent supérieur à 2 dB et pouvant aller jusqu'à 4 dB la nuit (soit des hausses de 60 à 150 % de l'énergie sonore), indique un rapport de Bruitparif daté de novembre 2017. Les augmentations constatées sur les quais hauts sont moindres sur la →



La Ville de Paris a imposé une vitesse maximale de 50 km/h sur le périphérique, bien qu'elle ne soit théoriquement pas la seule décisionnaire pour ce genre de mesures.



Anne Hidalgo,  
maire de Paris.

**“ De telles diminutions du bruit restent peu perceptibles pour l'oreille humaine et sont insuffisantes pour améliorer significativement à elles seules la qualité de vie des riverains les plus proches. ”**

Conclusions de l'association Bruitparif après le passage de la limitation de vitesse de 80 à 70 km/h en 2014 (-0,5 dB dans la journée)





La circulation est désormais restreinte sur la rue de Rivoli, dans le 1<sup>er</sup> arrondissement. Les commerçants en sont les premières victimes.

période diurne (...). Toutefois, une recrudescence des pics de bruit intempestifs (sirènes de véhicules d'urgence, klaxons...) se manifeste du fait de la congestion accrue, notamment aux heures de pointe. Ceci peut se traduire par des hausses de bruit plus importantes." Rappelons que les voies sur berge sont des axes qui sont presque au niveau de l'eau, ce qui signifie que personne ne vit directement à proximité, contrairement aux quais hauts, bordés de nombreux immeubles d'habitation.

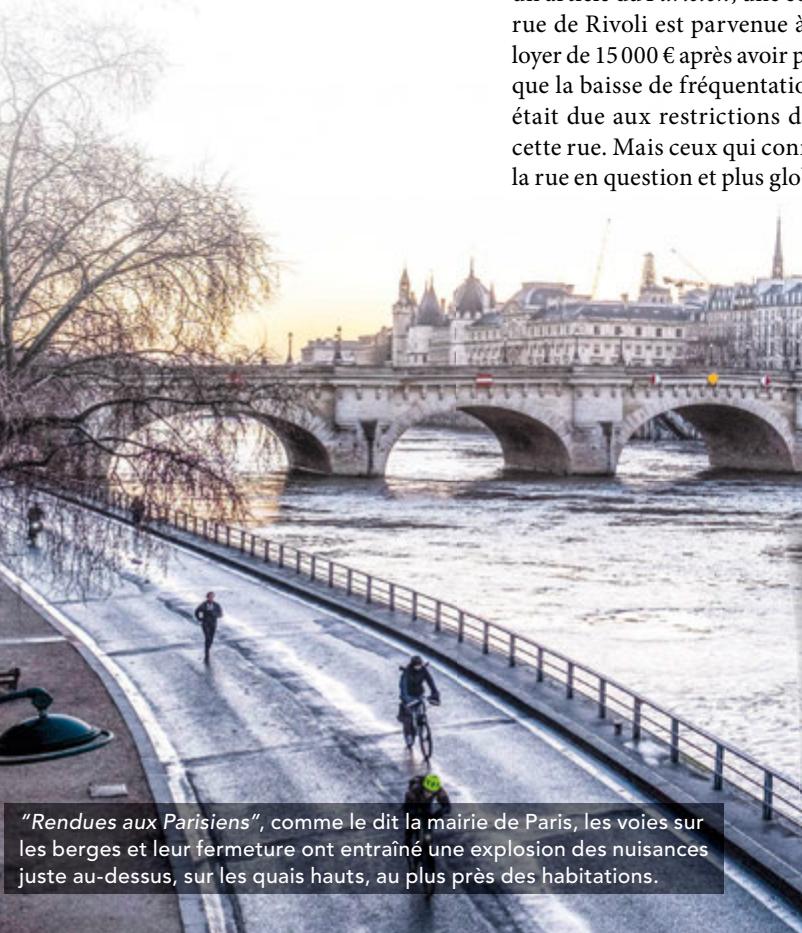
### PIÉTONISATION

Depuis le printemps 2022, la rue de Rivoli, un axe très fréquenté mais aussi très commerçant du cœur de Paris, est inaccessible aux véhicules non autorisés. Fière de sa mesure, la mairie de Paris s'en est enorgueillie sur un réseau social en septembre 2023 : "Rue de Rivoli transformée, c'est par exemple +13 % de fréquentation par rapport à l'avant-Covid", a-t-elle souligné. Il a fallu attendre le 16 septembre 2024 pour en avoir le cœur net. Selon un article du *Parisien*, une commerçante de la rue de Rivoli est parvenue à faire chuter son loyer de 15 000 € après avoir prouvé au tribunal que la baisse de fréquentation de sa boutique était due aux restrictions de circulation sur cette rue. Mais ceux qui connaissent le mieux la rue en question et plus globalement le cœur

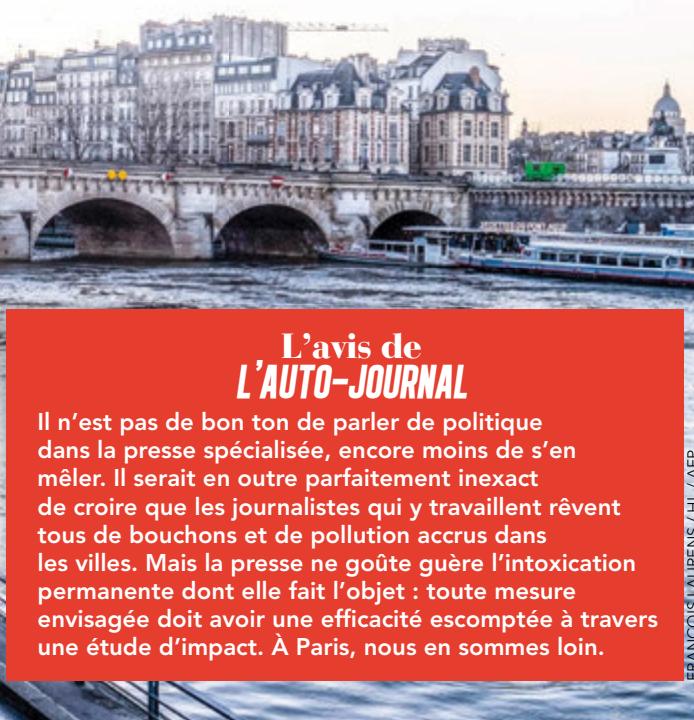
de Paris (1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements) sont encore ceux qui y vivent : "Il y a une transformation de Paris centre en une zone muséale, il y est opéré une certaine disneylandisation, note Emmanuel Duprat, le président de l'Association pour la défense des riverains et l'animation du quartier des Halles. Le but est d'accueillir un maximum de touristes et de récupérer des devises !" Et de reprendre : "Nous ne sommes pas nombreux à vivre dans les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup>, mais nous avons un peu le sentiment d'être dans une réserve indienne. Les amis ne viennent plus nous voir. La conséquence directe et concrète de tout cela, c'est que dès que les gens envisagent de faire un enfant, ils annoncent aussi qu'ils vont quitter Paris..."

### ZONE À TRAFIC LIMITÉ

La rue de Rivoli quasi piétonne n'est que le premier étage de la fusée. La Ville de Paris a lancé voilà deux mois l'enquête publique visant à créer prochainement une zone à trafic limité dans tout Paris centre. La "circulation de transit" n'y serait plus autorisée, ce qui aurait pour incidence de restreindre drastiquement le flux des véhicules : "Tout ce qui est du domaine de la vie de tous les jours, c'est-à-dire les commerçants et les activités productives, n'ont plus trop droit de cité, c'est cela la grosse crainte aujourd'hui", indique Clotilde Yeatman, responsable du pôle Développement durable et mobilités de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, après s'être alarmée à son tour de la transformation du cœur de Paris en une zone touristique géante. Selon elle, "il y a une inquiétude chez les clients, mais aussi les salariés, qui ne peuvent pas toujours venir en transports en commun. De plus en plus d'artisans ne veulent par exemple plus venir travailler dans Paris, c'est une réalité constatée". ■



"Rendues aux Parisiens", comme le dit la mairie de Paris, les voies sur les berges et leur fermeture ont entraîné une explosion des nuisances juste au-dessus, sur les quais hauts, au plus près des habitations.



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

Il n'est pas de bon ton de parler de politique dans la presse spécialisée, encore moins de s'en mêler. Il serait en outre parfaitement inexact de croire que les journalistes qui y travaillent rêvent tous de bouchons et de pollution accrus dans les villes. Mais la presse ne goûte guère l'intoxication permanente dont elle fait l'objet : toute mesure envisagée doit avoir une efficacité escomptée à travers une étude d'impact. À Paris, nous en sommes loin.

# LE RENDEZ-VOUS VINTAGE A NE PAS LOUPER



En vente  
actuellement





Un SUV qui ne cherche pas à être autre chose qu'un SUV, typé 4x4 comme "Mitsu" les faisait dans le temps. L'Outlander occupe 4,72 m au sol.



PHOTOS : MITSUBISHI

En contrepoint avec la robe surchargée, le mobilier intérieur frise le dépouillement. Utile précision, il y a des commandes physiques.

## MITSUBISHI OUTLANDER : LE RETOUR

**Il a quitté le territoire, il ne devait pas revenir, et, finalement, le revoilà. C'est l'histoire de l'Outlander, resté fidèle à l'hybridation rechargeable.**

**D**eux clones dans une gamme réduite à trois modèles suite au retrait du SUV Eclipse Cross... Triste état des lieux pour Mitsubishi en Europe, qui par le passé nous a gratifiés de quelques perles dignes d'intérêt. Citons, pèle-mêle, la Galant VR-4 (quatre roues directrices), le tout-terrain de poche Pajero Pinin et le regretté pick-up L200. Et, donc, le SUV familial Outlander, pionnier dans le domaine de l'hybridation rechargeable. La mouture en cours sillonne diverses contrées de par le vaste monde depuis son lancement en 2020, sauf l'Europe.

Mais voici que l'Outlander revient sur le Vieux Continent sans rien devoir à Renault, qui fournit les clones évoqués plus haut. Voici un pur produit de la maison Mitsubishi, dont les bureaux de style n'ont jamais trop versé dans la dentelle. C'est dessiné à l'équerre, massif et surchargé. Et cela ne fait pas semblant. L'Outlander a quelque accointance, sur le plan physique, avec les 4x4 comme on les faisait dans le temps, et autant dire qu'il tranche par rapport au commun de ses congénères. Le traité intérieur épuré à l'extrême, en contraste, s'inscrit dans l'air du temps.

### Sept modes de conduite

À partir de là, faut suivre... Composé d'un 4 cylindres 2.3 de 136 ch, d'une unité électrique de 116 ch placée à l'avant et de sa semblable portée à 136 ch à l'arrière, le module hybride rechargeable retenu délivre 302 ch cumulés répartis sur les quatre roues par l'intermédiaire d'une transmission à variation continue. Quitte à ne pas faire simple, sept modes de conduite s'ajoutent aux trois modes de locomotion proposés (100% électrique, idem avec le bloc thermique servant de générateur et les trois propulseurs œuvrant de concert). Les fonctions tout-terrain Gravel (gravier) et Snow (neige) sont du lot. La batterie de traction de 22,7 kWh autorise une autonomie en mode électrique en cycle mixte de 86 km.

### LES INFOS CLÉS

Commercialisation :  
**fin de l'année**

Prix : **48 000 €\***

Concurrent : **Honda CR-V e:PHEV (184 ch, traction, 63 150 €)**

\* Estimation.



L'Outlander reçoit un ensemble hybride rechargeable fort de 302 ch cumulés, très élaboré et possiblement complexe à l'usage. À vérifier.

## GAMMES

### Les normes font le ménage

La norme de sécurité GSR II (divers assistants à la conduite rendus obligatoires) a eu raison de plusieurs modèles, du Porsche Macan thermique à la Renault Twingo. Vient le temps de la Cafe<sup>(1)</sup>, cette réglementation européenne qui oblige

les constructeurs à réduire leurs émissions moyennes de CO<sub>2</sub> à 81 g/km à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 sous peine de sanctions financières lourdes en cas de dépassement. L'épuration des gammes débute dès maintenant.

### Ludospaces Stellantis



Ils ravitaillaient exclusivement aux bornes de recharge électriques après qu'on leur ait retiré leurs motorisations thermiques en 2022, puis finalement récupérèrent leurs diesels dans le courant de cette année. Cela n'a pas duré. Les ludospaces Citroën Berlingo, Peugeot Rifter et Opel Combo perdent à nouveau leur 1.5 BlueHDI (100 ou 130 ch), sacrifié sur l'autel de la Cafe.

### Suzuki Jimny

L'auteur de ces lignes voit un culte sans limites au tout-terrain de poche Jimny équipé de son 4 cylindres essence 1.5 de 102 ch, et c'est donc avec une immense tristesse, pour ne pas dire amertume, qu'il annonce l'arrêt de la production des unités destinées au marché européen. L'association de malfaiteurs qui réunit les normes GSR II et Cafe a eu sa peau.



### Mazda MX-5

Autre véhicule inscrit au panthéon de bon nombre d'observateurs de la chose automobile, le roadster MX-5. Cette petite merveille, et c'est heureux, ne quitte pas la scène. Las, elle perd en Europe sa motorisation la plus puissante représentée par le 4 cylindres 2.0 SkyActiv-G de 184 ch, tombé au champ d'honneur de la Cafe. Restent les stocks et la MX-5 1.5 SkyActiv-G de 132 ch facturée 33000 € selon le configurateur Internet de Mazda.



*“Un impôt déguisé.”*

**Luc Chatel**, président de la Plateforme automobile.

Précaution d'usage, ces lignes sont rédigées avant la présentation du projet de loi de finances pour 2025, à la date du 10 octobre. Cela mentionné, ce qui suit est probablement retenu au moment où nos lecteurs découvrent ces lignes. Selon plusieurs sources, donc, le seuil de déclenchement du malus baisse de 118 à 113 grammes de CO<sub>2</sub> émis au kilomètre au 1<sup>er</sup> janvier 2025, ce qui impacte les voitures les plus vendues en France (Peugeot 208, Renault Clio, Dacia Sandero...).

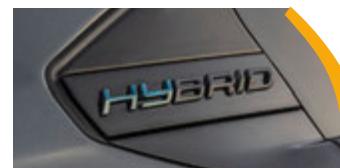
Les hybrides non rechargeables ne passent plus entre les gouttes, en complément. Le détail au prochain épisode.

(1) Cafe : Corporate Average Fuel Economy – consommation moyenne de carburant sur l'ensemble d'une gamme.

# 511 793

C'EST LE NOMBRE DE VOITURES HYBRIDES NEUVES, TOUS TYPES CONFONNUS, IMMATRICULÉES EN FRANCE AU TERME DU TROISIÈME TRIMESTRE.

Soit une part de marché de 40,4% et une avancée de 21,9% par rapport à la même période 2023. Les hybridations légères (177 739 immatriculations, 14% de part de marché, + 43,7%) progressent plus vite que les hybrides non rechargeables (234 956, 18,6%, + 30,6%). Les hybrides rechargeables plongent (99 098, 7,8%, - 14,9%). En recul depuis juin, les électriques font mieux sur la durée de janvier à septembre (217 368, 17,2%, + 6,2%). En repli, les essence thermiques restent majoritaires (394 264, 31,1%, - 18,2%). Les diesels abandonnent le combat (95 811, 7,6%, - 26,4%). les GPL cèdent du terrain (45 070, 3,6%, - 7%) les super-éthanol sont hors jeu (1 517, 0,1%, - 54,4%).



# 100 millions

C'EST LE NOMBRE DE VÉHICULES QUE HYUNDAI A PRODUITS EN 57 ANS D'EXISTENCE.

La Hyundai Motor Company est fondée en décembre 1967 et sa première usine sort de terre en 1968, à Ulsan en Corée du Sud. Là sont assemblées des Ford Cortina jusqu'à l'apparition de la Pony en 1973, premier modèle propre au constructeur coréen. C'est d'ailleurs avec la Pony que Hyundai débarque en France en 1992, accompagnée de la Lantra, de la Sonata et du coupé Scoupe. Depuis, Hyundai s'est fait sa place au soleil avec une rapidité rare dans l'histoire de l'industrie automobile. À titre de comparaison, Ford et Volkswagen ont franchi la barre des "100 millions" en respectivement 74 et 67 ans. La cent millionième Hyundai est une Ioniq 5 électrique sortie de l'usine d'Ulsan le 30 septembre dernier.



C. CHOULOT

ALPINE



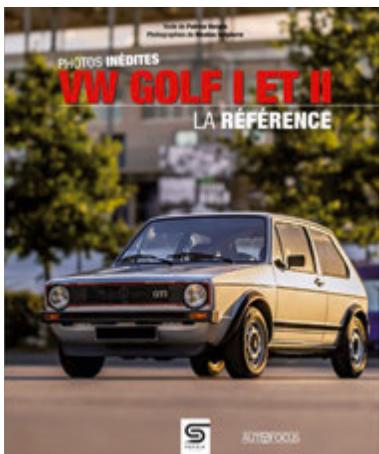
*“C'est un tournant dans l'histoire du site de Viry-Châtillon.”*

**Philippe Krief**, directeur général d'Alpine.

Les faits : Renault met un terme au développement et à la production de moteurs destinés à la Formule 1, à compter de 2026. Une belle épopée entamée en 1977 s'achève. Le site industriel dédié à cette noble activité, sis à Viry-Châtillon (Essonne), se transforme en "centre d'excellence" baptisé Hypertech Alpine. Là seront soumises à l'étude toutes les technologies afférentes à la locomotion électrique, version hautes performances. Et cela commence dès cette fin d'année, avec la conception d'une supercar wattée siglée Alpine dont la production en petite série est aujourd'hui confirmée.

## LIBRAIRIE

### La Golf sous toutes les coutures



Nous parlons ici des deux premières générations de la Volkswagen Golf, traitées par le menu dans cet ouvrage. Patrice Vergès n'oublie aucune version de cette voiture à proprement parler "du peuple" née il y a cinquante ans, de la Golf I Diesel de 54 ch (1976) à la Golf II Country transformée en petit 4x4 en 1990 (transmission intégrale, garde au sol surélevée, roue de secours accrochée au hayon). Sans oublier les trois interprétations de la Golf GTI (1976, 1983 et 1985), laquelle fit école avec le succès que l'on sait. Retenons la Golf Caddy, pick-up extrapolé d'une berline produite entre 1979 et 1992, aux Etats-Unis notamment. La riche illustration est assurée par le photographe Nicolas Delpierre.

#### VW Golf I et II, la référence

Par Patrice Vergès et Nicolas Delpierre

160 pages

Sophia Editions

Prix : 39 €

## RASSEMBLEMENTS

### À vos agendas

#### Rassemblement Renault : 27 octobre



Le club Un amour de 4L organise la deuxième édition du "Rassemblement Renault tout modèle et sportive". L'affiche annonce la couleur, de la R4, donc, à l'Alpine A110 de Rallye, de la

4CV à la R12 Gordini. Rendez-vous sur le circuit Paul Ricard (Le Castellet, Var).

#### Salon Auto Moto Caen : 15 au 17 novembre



Un Salon qui se tiendra après le Mondial de l'auto à Paris. Cela se passe à Caen, où seront réunies pas moins de trente marques. Le lot retient celles qui n'ont pas fait le déplacement à Paris, c'est à noter, Honda, Lotus, Toyota ou encore Volvo pour ne citer qu'elles.

#### Chambéry Auto Moto Rétro : 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre

Un classique, sachant que nous en sommes à la vingt-troisième édition du rendez-vous savoyard de la voiture et de la moto anciennes. Thème principal cette année : les véhicules de sport et de compétition.



#### Rétro Mecanic Perpignan : 7 et 8 décembre



Programme chargé pour la quatrième édition du rassemblement languedocien, qui comme son nom l'indique revisite le passé mécanique. Du rétrofit aux tatoueurs (eh oui !), des scooters aux vans, des youngtimers qualifiés d'exception à l'exposition consacrée à la Route 66 (USA) : on ne s'ennuiera pas dans les allées du Parc des Expositions de Perpignan.



## SUPERCAR

### McLaren W1 : hybride légère

Pour la première fois dans l'histoire de la marque, la nouvelle supercar mise en service par McLaren reçoit des portes à ouverture en élytre, dites "papillon". Ce n'est pas pour épater la galerie – enfin, pas que. La W1 a fait l'objet d'études aérodynamiques plus poussées qu'à l'ordinaire, lesquelles se soldent par la présence d'immenses extracteurs d'air placés en aval des roues avant, d'où ce type de portière. Le spoiler dissimulé sous la jupe avant avance ou recule en fonction de la vitesse, la garde au sol peut s'abaisser jusqu'à 37 mm et l'aileron arrière s'étend

vers l'arrière sur 30 cm à haute vitesse, pour compléter un tableau résumé à grands traits. Le groupe propulseur accueille un V8 4.0 biturbo de 928 ch soutenu par un électromoteur fort de 347 ch. Les 1275 ch cumulés par cet ensemble non rechargeable sont expédiés en direction des roues arrière via une boîte robotisée à huit rapports, une puissance à rapporter aux 1 399 kg relevés sur la balance par le constructeur pour en mesurer toute la saveur. Les 399 exemplaires de la W1, tous réservés, se négocient à l'unité au-delà de 2 millions d'euros.



Des "ailes de mouette" pour une McLaren, une première...

PHOTOS : MCLAREN

## Les chiffres du marché français en septembre 2024



# 139 004

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en septembre (- 11,1% par rapport au mois de septembre 2023).

## 17,2 %

La part de marché de Renault en septembre (- 4,4%). Suivent Peugeot (13,9%, - 1,8%), Volkswagen (7,9%, + 13%), Dacia (7,1%, - 31,5%), Toyota (6,9%, + 18,8%) et Citroën (6,4%, - 29,9%).

## - 47 %

durée d'un an (6 468 immatriculations, 0,5% de part de marché).

# 1 265 905

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées au cours des trois premiers trimestres (- 1,8% par rapport à la même période en 2023).

## CHINOISERIES

### L'Union européenne déterre la hache de guerre

C'était gagné d'avance. Suite à un vote organisé le 4 octobre dernier, les 27 États membres de l'Union européenne infligeront dès la fin de ce mois des droits de douane compensateurs aux voitures électriques fabriquées en Chine, quel que soit le logo apposé sur leur capot. Les marques chinoises ne sont pas les seules visées, en clair. La répartition des votes, en tout état de cause, entérine les fortes dissensions qui opposent aujourd'hui les grandes nations automobiles européennes. Seuls dix pays ont voté pour, dont la France et l'Italie sans surprise aucune. Cinq ont voté contre, dont l'Allemagne, qui avait annoncé la couleur tant ses constructeurs, "accros" au marché chinois, craignent des représailles de la part des autorités

locales. À raison. Les dix-sept États restants se sont abstenus. Nous donnerons les prix revus et corrigés des modèles victimes de cette guerre commerciale dès que nous les aurons.



SIMONA ALAMPI

### Jeep Compass, l'ami européen



La clientèle d'outre-Atlantique se plaint que les marques américaines de Stellantis n'ont plus trop le goût de l'Amérique.

Avec le nouveau Compass attendu ici dans le courant de l'année 2025, ils ne seront pas déçus quand ce dernier débarquera chez eux en 2026. De fait, c'est le Peugeot 3008 qui fournit la plateforme et les mécaniques, wattées incluses.

### Mitsubishi monte en Scénic

Comme vu page 42, Mitsubishi réimporte chez nous un produit qui lui est propre. L'exception qui confirme la règle. Le fait est, le clonage de sa gamme européenne se poursuit, avec l'introduction en 2026 de la copie conforme du Renault Scénic E-Tech. Suivra en 2027 le clone de la R5 E-Tech.

### Bentley débranche la prise



BENTLEY

À en croire Frank-Steffen Walliser, le patron de Bentley, les clients des marques de luxe ont peu d'appétence pour la locomotion électrique. Les moteurs thermiques, possiblement hybrides, ont toujours leur préférence. En clair, une Bentley électrique, ce n'est pas pour demain. À l'horizon 2028, au mieux.

TOMAS RAGINA / SHUTTERSTOCK

# Vitam

Rien que par sa bouille, cette R5 électrique jouit déjà d'un énorme capital sympathie. Avec l'autonomie annoncée, le rapport prix/équipement, presque tous les feux sont au vert. Ne restait qu'un dernier aspect à découvrir : la conduite. Alerte spoiler : le ramage se rapporte au plumage.

Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre



ine 5



C'EST SUR LES PETITES  
ROUTES QUE NOTRE R5 VA  
COMPLÈTEMENT SE RÉVÉLER •••



**C**ela fait plus de trois ans que nous vous l'avons dévoilée : la R5 n'était en 2021 qu'un concept car mais elle nous avait séduits d'emblée par ses nombreux clins d'œil à la première R5, celle de 1972, à la R5 Turbo de 1980 et à la Super 5 de 1984. Après trois ans d'attente, la nouvelle R5 est devenue un véhicule de série dont nous allons enfin prendre le volant ! Ce premier essai se fait avec une version à grosse batterie et la motorisation la plus puissante, sachant que la gamme s'étendra bientôt d'une batterie plus modeste et de deux autres motorisations (*voir encadré “La gamme R5 en 2025” en page 53*). À l'approche de notre R5, outre le “plip” sonore de bienvenue et le dépliage des rétroviseurs, un détail inhabituel attire l'œil : le “5” éclairé sur le capot sert à la fois de clin d'œil à la prise d'air de la première génération de R5 (située au même endroit) et d'indicateur de niveau de charge de batterie, le chiffre étant divisé en cinq parties éclairées équivalant chacune à 20 % de charge.

Les LED en question s'allument à l'approche de la voiture ou au début d'une charge : elles ne restent pas allumées en permanence.

**En s'installant à bord, l'œil est tout de suite attiré par l'insert décoratif en tissu matelassé en face du passager, là encore un clin d'œil au passé.**

Juste à côté, la double dalle numérique recèle une resucée du fameux système embarqué Google déjà vu sur les Mégane et Scénic E-Tech, cette fois en format horizontal. Toujours aussi rapide et fluide, il est accompagné ici d'un assistant virtuel appelé Reno, qui fonctionne à l'intelligence artificielle. En appelant “Hey Reno”, vous pouvez programmer une station de radio, monter la vitre conducteur, baisser la clim ou discuter. Moment de rigolade quand à bord de notre R5 nous demandons à Reno quelle est la meilleure voiture du monde et qu'il nous parle d'une Tesla...

Au moment de partir, un coup d'œil sur le combiné nous apprend que la batterie est à 98 % et que

notre autonomie est de 408 km si nous restons en ville, mais de 221 km sur autoroute : la différence est spectaculaire !

Pour partir, il faut actionner le “levier de vitesse” placé sur la colonne de direction façon Mégane E-Tech. Premiers tours de roues et d'emblée pour sortir du parking un bon point apparaît : la R5 braque très bien ! La direction est très légère, du moins en mode de conduite normal. Elle peut s'épaissir légèrement en mode Sport. En manœuvre, en revanche, la visibilité arrière n'est pas bonne, la faute aux appuie-tête arrière trop proéminents : attention aux versions dépourvues de caméra de recul, si la future gamme en propose.

En ville puis sur les autoroutes urbaines jusqu'à 110 km/h, la R5 épate par son silence : peu de bruits de roulement ou aérodynamiques apparaissent. Il n'y a qu'à 130 km/h que les rétroviseurs commencent à se faire entendre. Sur autoroute justement, la conduite autonome de niveau 2 fait son office sans histoire, mais elle ➔





#### SIMPLE ET EFFICACE !

Cette touche à gauche de la photo permet de désactiver les alertes indésirables mais obligatoires. Il suffit de l'actionner deux fois pour faire taire la plupart des "bips".



#### DÉTAIL INATTENDU

Le ciel de pavillon participe à l'ambiance si vous levez la tête : au lieu d'être lisse, comme sur 99 % de la production actuelle, il a une apparence matelassée, alors qu'il ne l'est évidemment pas.



#### CHAUD DEVANT

Le chargeur à induction est de série et doté d'un revêtement antidérapant efficace, même sur les petites routes. Mais il fait beaucoup chauffer le smartphone : c'en est presque inquiétant !

#### CLIN D'OEIL UTILE

Lorsque vous ouvrez la voiture, ce 5 sur le capot vous indique l'état de charge de la batterie. Il est situé au même endroit qu'une prise d'air sur le capot de la première RS.



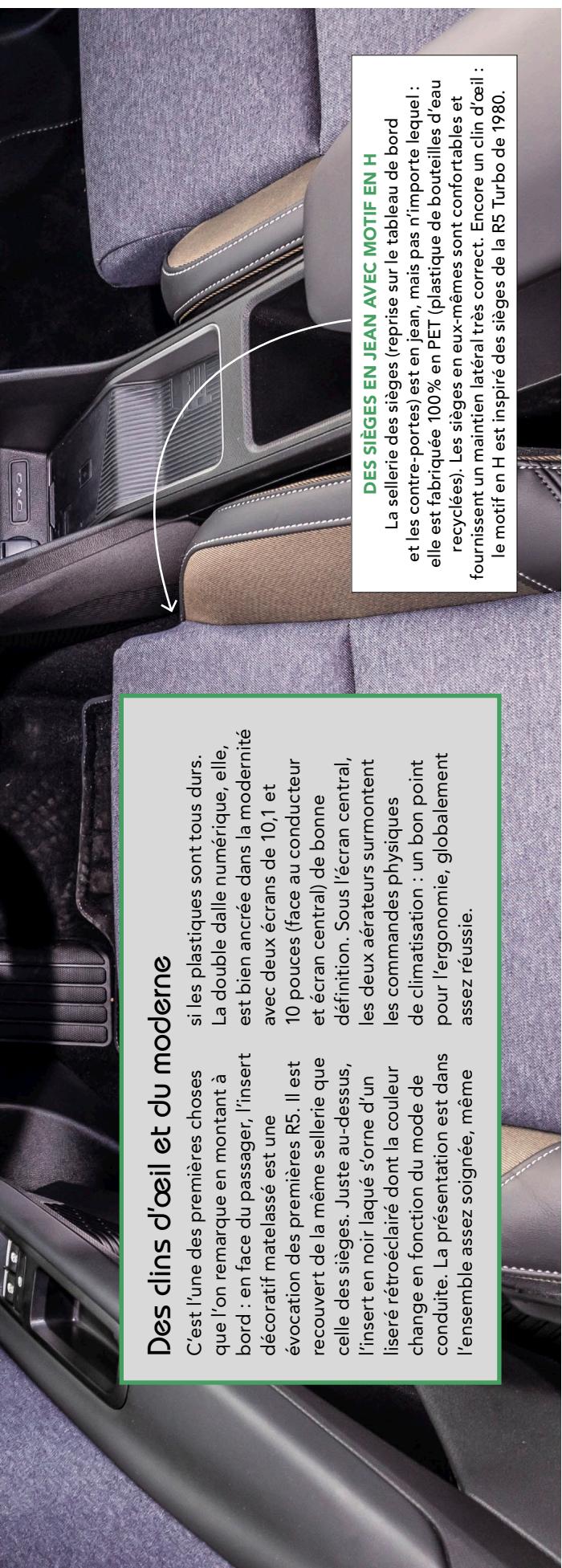
#### PAS DE POSITION P POUR LA BOÎTE

Il n'y a pas de position P sur le levier de position de conduite. Par défaut, la fonction Auto Hold est activée : chaque fois que vous vous arrêtez, si vous lâchez le frein, la voiture n'avance pas. Mais vous pouvez retirer cette fonction notamment lors des manœuvres. La suppression de cette position P a permis de rendre la boîte un peu plus compacte et d'économiser quelques euros.



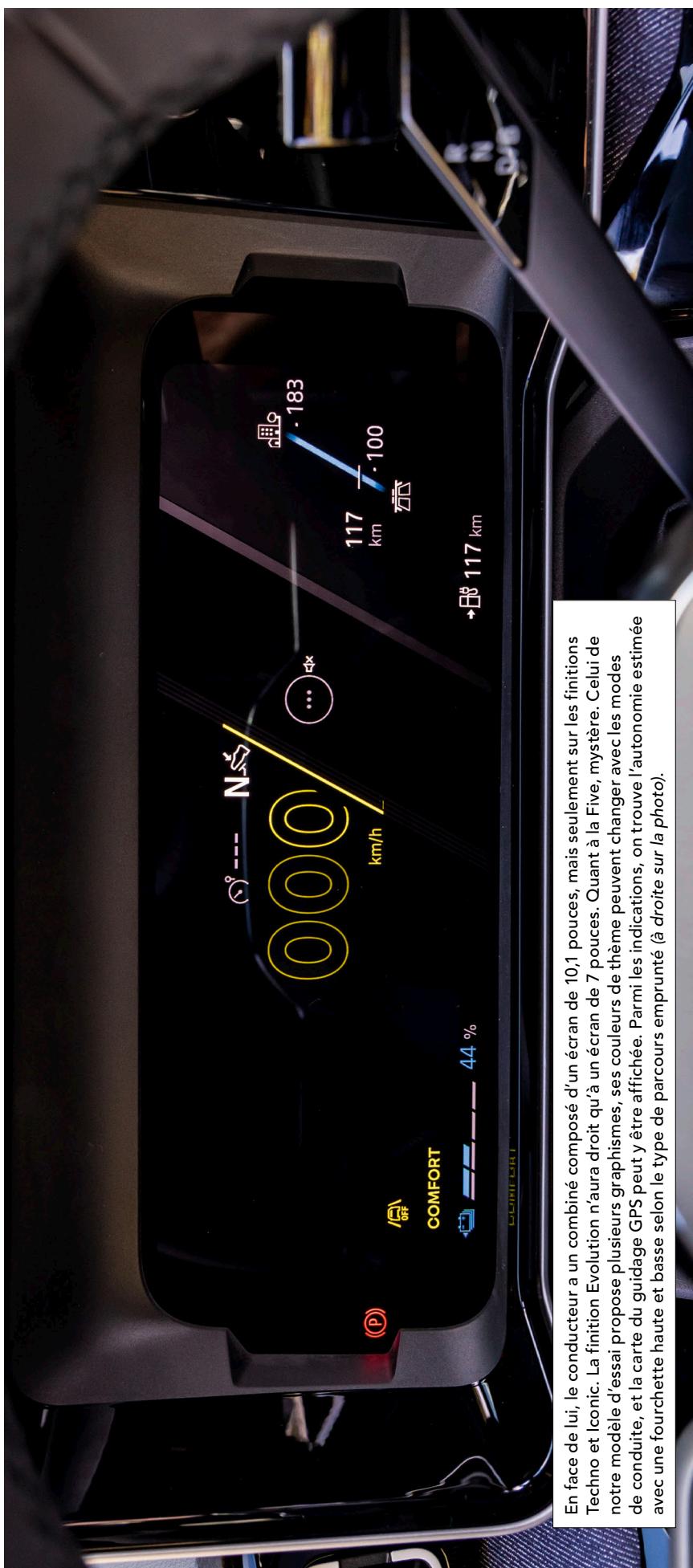
#### GOOGLE TRÈS BIEN INTÉGRÉ

La R5 reprend le système multimédia des Mégane ou Scénic E-Tech, avec sa fluidité exemplaire, mais cette fois avec un écran en format horizontal. Cerise sur le gâteau, ce Google-là est bien connecté avec la voiture et sait combien il vous restera de batterie à destination, où vous devrez recharger sur un long parcours, le tout étant calculé très rapidement.



#### DES SIÈGES EN JEAN AVEC MOTIF EN H

La sellerie des sièges (reprise sur le tableau de bord et les contre-portes) est en jean, mais pas n'importe lequel : elle est fabriquée 100 % en PET (plastique de bouteilles d'eau recyclées). Les sièges en eux-mêmes sont confortables et fournissent un maintien latéral très correct. Encore un clin d'œil : le motif en H est inspiré des sièges de la R5 Turbo de 1980.



En face de lui, le conducteur a un combiné composé d'un écran de 10,1 pouces, mais seulement sur les finitions Techno et Iconic. La finition Evolution n'aura droit qu'à un écran de 7 pouces. Quant à la Five, mystère. Celui de notre modèle d'essai propose plusieurs graphismes, ses couleurs de thème peuvent changer avec les modes de conduite, et la carte du guidage GPS peut y être affichée. Parmi les indications, on trouve l'autonomie estimée avec une fourchette haute et basse selon le type de parcours emprunté (à droite sur la photo).

est en option (1 000 €) sur notre modèle en finition Techno : il faut monter au haut de gamme Iconic pour l'avoir de série.

Après l'autoroute, cap sur les petites routes de l'arrière-pays niçois : c'est là que notre R5 va complètement se révéler. En effet, dans les parties sinuées, elle se montre agile grâce à une direction directe associée à son empattement court et une suspension qui limite le roulis à la portion congrue. Elle enchaîne les virages avec une belle facilité, gommant bien son poids et subissant très peu d'inertie. Il n'y a qu'en forçant le trait, en étant volontairement trop optimiste, que le sous-virage intervient et laisse apercevoir le poids de presque 1,5 tonne. Vu son dynamisme, on est presque déçu que l'arrière ne soit pas plus mobile : il est au contraire rivé au sol, mais cela donne un côté rassurant à haute vitesse. Les plus difficiles pourront trouver la direction trop légère en mode de conduite normal, mais passer en mode Sport la rend un peu plus consistante. Petit bémol quand même sur la motricité, avec l'arrivée de couple qui entraîne souvent un petit patinage de la roue

intérieure en sortie de virage, mais rien de bien méchant. Notons au passage que l'ESP n'est pas déconnectable.

### Revenons sur les bons points avec le freinage, souvent délicat sur les électriques : pas ici.

Renault a supprimé les liaisons physiques entre la pédale de frein et le circuit hydraulique, laissant le soin à l'électronique de gérer la partie récupération d'énergie et celle où les étriers s'actionnent. Le résultat est probant : le conducteur ne sent pas la frontière, et il faudra juste s'habituer à l'attaque très courte de la pédale.

Ces bonnes dispositions dynamiques ne se font pas au détriment du confort, un poil ferme mais tout à fait praticable au quotidien pour toute la famille, avec la plupart des déformations bien digérées et un amortissement jamais pris en défaut. De la belle ouvrage, et de bon augure pour la future Alpine A290 qui utilise la même base ! Dans la même veine, les relances sont faciles avec notre moteur de 150 ch, et la réponse immédiate



Bon à savoir : la R5 sera intégralement fabriquée en France dès 2025, batteries comprises !



1

- ❶ L'habitabilité aux places arrière n'est pas le point fort de cette R5.
- ❷ Le coffre est annoncé à 326 dm<sup>3</sup>, tout juste honorable. Mais le seuil de chargement est trop haut, et rabattre le dossier de banquette ne dégage pas un plancher plat.



2

### L'avis de Cyril Biotteau

Je craque devant sa bouille et j'ai adoré la conduire. Je pardonne ses quelques défauts.

La R5 E-Tech montre sur petite route une agilité digne d'une petite sportive, sans être inconfortable : un régal !



**PLUS**  
Agrément de conduite  
Multimédia au top  
Prix/équipement

**MOINS**  
Places arrière limitées  
Vitesse de recharge  
Autonomie autoroute

Dans ces descentes, justement, nous récupérons des pourcentages de batterie : un grand classique chez les électriques. L'occasion de parler de cette grosse pile, qui affiche 52 kWh comme celle de la dernière Zoe, mais il ne s'agit pas de la même : celle de la R5 est plus légère de 25 kg et moins encombrante. Elle accepte d'ailleurs la recharge rapide, mais pas plus de 100 kW : dommage de ne pas avoir proposé un peu plus, ne serait-ce que pour descendre sous la barre psychologique des 30 mn pour la recharge. Et encore, cette demi-heure correspond à une recharge de 15 à 80%, et non pas comme d'habitude de 10 à 80%. En l'état, cette R5 ne sera donc pas une bonne compagne de grand voyage : sur un Nice-Paris, le planificateur de trajet ne prévoyait pas moins de cinq pauses de trente minutes chacune : une éternité ! Les concurrentes comme la Peugeot E-208 ou la Mini Cooper E annoncent toutes de meilleurs temps de charge.

Néanmoins, en tarif, ce n'est pas la même histoire : notre modèle d'essai, hors options, est affiché à 33 490 € avant bonus de 4 000 € avec d'office de série la pompe à chaleur, le chargeur de smartphone à induction, l'accès et démarrage mains-libres, etc. La Peugeot E-208 156 ch avec une batterie un peu plus petite et surtout un équipement nettement moins fourni démarre à 37 400 €. La Mini Cooper E et ses 184 ch commence à 30 650 € (son prix vient de baisser de 3 000 €) avec plus de puissance, mais avec une autonomie WLTP de 305 km, pas de bonus (elle est fabriquée en Chine) et un équipement de série au ras des pâquerettes. Bref, cette R5 est plutôt bien placée en prix : cela ne fait qu'ajouter à son charme ! ■

à l'accélérateur est toujours aussi agréable, surtout quand vous n'avez qu'une courte ligne droite pour doubler. Les 8 s annoncées pour le 0 à 100 km/h nous paraissent réalistes, même si ensuite la vitesse maximale bridée à 150 km/h empêche de faire mieux que 31,4 s au kilomètre départ arrêté. Dans les petites routes de montagne, on aurait aimé pouvoir jouer un peu avec la récupération au lever de pied, mais il n'y a que deux niveaux disponibles (D et B) à actionner sur le levier de vitesses. La position B, avec environ 1,2 m/s<sup>2</sup>, offre toutefois un bon "frein moteur" dans les descentes.

## La gamme R5 E-Tech en 2025

Voici la gamme complète de la R5 E-Tech telle qu'elle sera en 2025. La motorisation 150 ch de notre modèle d'essai est associée à la "grosse" batterie et les 410 km d'autonomie WLTP, tandis que les motorisations 120 ch et 95 ch disposeront de la "petite" batterie et ses 300 km d'autonomie WLTP. Le chargeur DC de cette dernière ne dépassera pas 80 kW sur les versions 120 ch, et il sera tout simplement absent de série sur la 95 ch. Les discussions ont lieu actuellement en interne pour savoir s'ils le proposeront en option. Cette version 95 ch aura bel et bien un prix inférieur à 25 000 € : Renault aura tenu promesse ! Les dates indiquées sont celles des ouvertures de commandes et les prix ne tiennent pas compte du bonus 2024 (4 000 €).

- Renault 5 Five 95 ch Autonomie  
Urbaine : <25 000 € (printemps 2025).
- Renault 5 Évolution 120 ch Autonomie  
Urbaine : 27 990 € (fin 2024).
- Renault 5 Techno 120 ch Autonomie  
Urbaine : 29 990 € (fin 2024).
- Renault 5 Techno 120 ch Autonomie

- Urbaine : 31 990 € (fin 2024).*
- Renault 5 Evolution 150 ch Autonomie Confort : prix non fixé (printemps 2025).
- Renault 5 Techno 150 ch Autonomie Confort : 33 490 € (disponible).
- Renault 5 Iconic 150 ch Autonomie Confort : 35 490 € (disponible).

## RENAULT 5 E-TECH

### Autonomie Confort 150 ch Techno

# EN CHIFFRES

## DONNÉES CONSTRUCTEUR

### Moteur/Transmission

Puissance	■ 150 ch
Couple	■ 245 Nm
Type	1 électrique synchrone à rotor bobiné
Puissance fiscale	5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion (NMC)/NC (52) kWh

### Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,3 m
Pneumatiques	■ 195/55 R 18

### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	■ 3,92/1,77/1,50/2,54 m
Poids/tractable freiné	■ 1449/500 kg

### Performances

0 à 100 km/h	■ 8 s
Vitesse maxi	■ 150 km/h

### Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 326 dm <sup>3</sup>
------------------	-----------------------

### LE BUDGET

<b>Prix</b>	■ <b>33 490 €</b>
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 4 000 € <sup>(1)</sup> (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	■ 31 290 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité
(1) 7 000 € selon revenu fiscal. (2) Bonus et options inclus.	

### Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. mains-libres, Bluetooth, caméra de recul, chargeur à induction, clim auto, détecteur de pluie/luminosité, jantes alliage 18 pouces, pompe à chaleur, rétros ext. rabattables électriquement, rétro int. électrochrome, système multimedia avec écran central tactile 10 pouces/GPS/Android Auto et Apple CarPlay sans fil...

### Options

Adaptateur V2L (400 €), câble de recharge domestique (400 €), conduite autonome de niveau 2 (1 000 €), peinture métallisée ou nacrée (400 à 800 €), sièges AV et volant chauffants (400 €), système audio premium 9 HP (600 €)...

### Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation mixte	■ 14,9 kWh/100 km
Autonomie WLTP	■ 410 km
Chargeur AC/DC	■ 11 kW/100 kW
Temps de recharge	■ 4 h 30 <sup>(2)</sup> /30 mn <sup>(3)</sup>
11 kW/100 kW	

(2) 10 à 100%. (3) 15 à 80%.

### Note EuroNCAP

En cours

### Pays de fabrication

France

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**Ne boudons pas notre plaisir :** conduire cette R5 donne le sourire et agit comme un bonbon sucré plein de vitamines. **En plus,** le confort n'est pas sacrifié et le tarif pas trop salé, sans parler de la bouille craquante. Aux places arrière et aux temps de charge près, c'est presque le sans-faute !



# L'ÉVOLUTION APRÈS LA



# RÉVOLUTION

Lancée en 2019, la première BMW Série 1 tractée par ses roues avant cède déjà sa place à une nouvelle génération. Ou plutôt à une grosse évolution ! Les chamboulements techniques sont en effet notables, en particulier sous le capot de la 120.

a F40, ça vous cause ? Je ne fais pas allusion à la célébrissime Ferrari des années 80, mais à la BMW Série 1. Il s'agit en effet du nom de code, à Munich, de sa troisième génération. Dévoilée en mars 2019, au Salon de Genève, celle-ci s'est *illlico* attiré les foudres des ayatollahs de la marque, puisqu'elle fut la première de sa lignée (20 ans cette année !) à abandonner la propulsion pour la traction. Et aussi à tourner le dos au légendaire 6 cylindres maison. Cette révolution ne l'a pas empêchée de tracer son chemin, auprès d'une clientèle hermétique aux plaisirs du contre-braquage et aux vocalises d'une noble mécanique. Cette Série 1 aurait donc pu paisiblement faire carrière durant sept ou huit ans, comme ses congénères, en profitant d'un petit dépoussiérage de mi-parcours. Sauf que BMW a choisi d'anticiper le lancement de la quatrième génération. Vraie nouveauté, cette F70 ? Profond restylage, plutôt, puisqu'elle reprend la base technique de la F40. Même plateforme et empattement (2,67 m), juste 4 cm de gagnés en longueur (4,36 m) et 2,5 cm en hauteur (1,46 m). Sans effets sur l'habitabilité, hélas, toujours



Plus de boutons, ou presque, sur la planche de bord : les commandes sont regroupées à l'écran. Clim comprise. Petite mesquinerie : celle-ci n'offre pas les réglages gauche/droite de série !

### L'avis de Thierry Réaubourg



Ni sa ligne ni sa conduite ne m'émeuvent. Et pas de clim bizona à ce prix, c'est honteux !



Les nouveaux trains roulants favorisent le confort, et le BMW Performance Control (de série) répartit le couple entre les roues avant pour endiguer le sous-virage. Davantage d'agrément et de sécurité, mais toujours pas de plaisir...



**PLUS**  
Comportement très sûr  
Mécanique douce et sobre  
Finition soignée

**MOINS**  
Prix/équipement  
Politique des packs  
Coffre de citadine



moyenne. Même déception à propos du coffre, étiqueté et même amputé de 70 dm<sup>3</sup> à cause de l'hybridation légère. Combinées à une proue moins massive, ces mensurations confèrent néanmoins à ce nouvel opus une allure plus élancée. L'inédite calandre trapézoïdale comme les feux effilés, dans l'esprit des Kia Ceed et Ford Focus, prennent en revanche leurs distances avec les codes habituels de la marque. Les haricots géants de la précédente génération viendraient presque à nous manquer !

### À bord, la nouvelle Série 1 fait table rase des boutons.

Les commandes sont concentrées sur l'écran tactile de 10,7 pouces. Celui-ci côtoie le combiné d'instruments de 10,25 pouces au sein d'une même dalle incurvée, comparable à celle des



❶ Désormais entièrement numérique, l'instrumentation peut accueillir un GPS à réalité augmentée en option. L'affichage tête haute fait partie du même pack à 3600 €. ❷ Le nouveau système BMW OS 9 et ses raccourcis personnalisables facilitent la navigation au sein des menus. L'accès à certains réglages reste néanmoins fastidieux. ❸ Réduite à sa plus simple expression, la commande de boîte figure parmi les dernières commandes physiques encore présentes sur la console.



X1, X2 et Série 2 Active Tourer. Avec les désagréments ergonomiques qui vont avec. Piloter la climatisation réclame davantage de doigté qu'avec les anciennes commandes physiques. La molette iDrive a aussi disparu, et pianoter ou "slider" sur la tablette reste la seule option pour naviguer d'un menu à l'autre. Un choix discutable, à l'heure où certains constructeurs (mais également l'EuroNCAP) s'aperçoivent que le tout-numérique, en dépit des efforts de BMW pour rendre intuitif son système OS 9, détourne parfois dangereusement l'attention du conducteur. La "Une" conserve néanmoins, à proximité de la commande de boîte (automatique sur toutes les versions), une paire de boutons pour sélectionner son mode de conduite (Personal, Efficient, Sport) ou couper rapidement les envahissantes Adas, qui se réactivent à chaque démarrage. Un double appui sur la touche Set au volant permet en outre de désactiver sans délai la trop zélée alerte de survitesse.

Sujet que BMW maîtrise cette fois à la perfection : la finition, tirée à quatre épingle avec ses assemblages rigoureux et ses matériaux (recyclés) plaisants à l'œil comme au toucher. Les portes arrière profitent par exemple d'un garnissage supérieur en plastique moussé, souvent mis de côté à bord de ses concurrentes. La très agréable sellerie en similicuir vous sera, en revanche, facturée 900 €. Une goutte d'eau dans l'océan d'options au fond duquel BMW noie ses clients. Même des équipements aussi communs que la climatisation bizona (560 €, quel que soit le niveau de finition !), le chargeur à induction, les vitres arrière surteintées ou la clé mains-libres réclament un supplément. La plupart au sein de dispendieux packs, à l'instar du régulateur de vitesse adaptatif, de l'Afil active ou des feux de route automatiques. De quoi gonfler la note de plusieurs milliers d'euros sur une compacte dont les tarifs du cœur de gamme – la 120, en l'occurrence – oscillent déjà entre 38 950 (livrée de base) et 42 400 € (M Sport Design), au sommet de la catégorie.

Une 120 privée de "i", comme toutes les versions essence. La raison est simple : Munich a décidé de réservier cette lettre à ses modèles électriques. Il se murmure qu'une inédite "i1" serait dans les tuyaux pour 2027. Pour l'heure, la gamme s'articule exclusivement autour de moteurs à pistons dont celui de "notre" 120 du jour, donc, qui n'en compte plus que trois mais boostés →



❶ Les 4 cm gagnés en longueur à l'extérieur ne se retrouvent pas à l'intérieur. L'espace aux jambes est néanmoins suffisant.  
❷ Seulement 310 dm<sup>3</sup> : le coffre de la Série 1 n'est pas digne de la catégorie. La banquette 40/20/40, quant à elle, réclame 210 € en option.



## AMPUTÉE D'UN CYLINDRE MAIS DÉSORMAIS DOTÉE D'UNE HYBRIDATION LÉGÈRE, LA 120 VOIT CHUTER SA CONSOMMATION MOYENNE DE 1,2 L/100 KM! •••

par une hybridation légère de 48 V, une électrification intégrée à la boîte DKG7. Ce moteur voit aussi sa cylindrée ramenée à 1 499 cm<sup>3</sup> et sa puissance à 170 ch, *versus* l'ancienne 120i (2 l, 178 ch). Une mécanique qui ne nous a pas laissé de souvenir impérissable sous le capot des BMW X1, X2 et Mini Countryman.

### Avec 170 ch et 280 Nm cumulés, l'ensemble micro-hybride a de quoi revendiquer d'honnêtes performances.

La nouvelle 120 marque tout de même le pas comparée à feu la 120i. Cette dernière réclamait une petite seconde de moins pour accélérer de 0 à 100 km/h ou reprendre son élan entre 90 et 130 km/h, en Drive. Un brin mollasson à

bas régime et très linéaire dans l'effort (y compris en mode Sport), ce 3 cylindres s'apprécie avant tout pour sa douceur de fonctionnement (même remarque à propos de la boîte DKG7, parfaitement fluide), ses vibrations contenues et sa discréetion. Des caractéristiques inhabituelles avec ce type de mécanique, généralement rugueux et sonore. C'est surtout à la pompe que l'amputation d'un cylindre et le coup de pouce du moteur électrique de 20 ch trouvent leur intérêt. Nos mesures font état d'une baisse de la consommation comprise entre 0,9 l sur route/autoroute et... 1,9 l/100 km en ville. Énorme ! Les progrès sont un peu moins palpables au volant. La direction, par exemple, reste trop légère. On relève également quelques effets de couple

sur chaussée humide ainsi qu'une propension à remonter trop assidûment certains défauts de la chaussée. De petites oscillations dans le gouvernail amplifiées, sur notre voiture, par les roues optionnelles de 18 pouces (17 pouces de série sur la finition d'entrée de gamme). La caisse rigidifiée comme les nouveaux ajustements opérés sur les trains roulants ne font pas non plus grimper significativement le curseur "plaisir", en dépit d'un sous-virage et de prises de roulis mieux jugulés. À défaut de la rendre plus dynamique, ces réglages inédits, alliés à un train arrière rivé sur ses rails, confèrent à la Série 1 un équilibre général rassurant, difficile à contester. À en juger par les progrès enregistrés en confort, mis en lumière par un amortissement moins figé qu'autrefois (sans châssis sport, du moins), celle qui fut dans sa jeunesse espiègle et turbulente a bel et bien choisi d'entrer définitivement dans les ordres... ■

## LA GAMME BMW SÉRIE 1

MOTEUR	SÉRIE 1	M SPORT	M SPORT DESIGN	M PERFORMANCE
116	34 950 €	36 250 €	38 400 €	-
120	38 950 €	40 250 €	42 400 €	-
123 xDrive	44 950 €	46 250 €	48 400 €	-
M135 xDrive	-	-	-	57 250 €
120d	41 550 €	42 850 €	45 000 €	-



L'adoption d'un "3 pattes" à hybridation légère à la place de l'ancien 4 cylindres a du bon à la pompe. Du très bon même ! Mais côté "perfs", on reste sur sa faim.

# EN CHIFFRES

## BMW SÉRIE 1 120 170 ch

### NOS MESURES

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

### LA TECHNIQUE

#### Moteur/Transmission

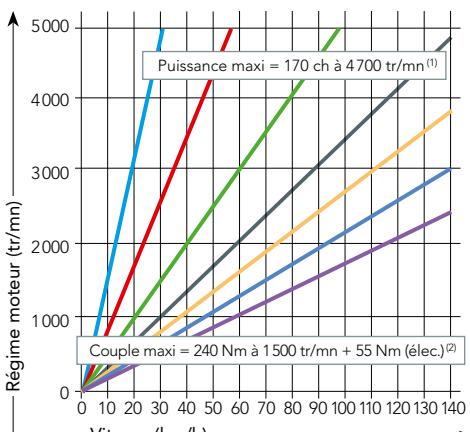
Puissance maxi	■ 170 ch à 4700 tr/mn <sup>(1)</sup>
Couple maxi	■ 240 Nm à 1500 tr/mn + 55 Nm (élec.) <sup>(2)</sup>
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence + électrique 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm <sup>3</sup> /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée dble emb./7
Batterie/cap. brute (nette)	■ Li-ion/0,9 (NC) kWh (1) 156 ch à 4700 tr/mn + 20 ch (électriques). (2) Couple cumulé : 280 Nm à 1500 tr/mn.

#### → Diagramme des vitesses

La Série 1 conserve la boîte automatique DKG à double embrayage et à 7 rapports, très répandue au sein du groupe BMW/Mini. Une transmission réputée pour sa fluidité et son appréciable réactivité, ce dont le 1,5 l, assez placide à bas régime, a besoin pour reprendre son élan. Cela dit, même en optant pour le mode Sport, cette transmission ne fera pas du 3 cylindres un moteur plus démonstratif. Une bonne excuse pour ne pas se plaindre de l'absence de palettes au volant pour changer de rapports manuellement, y compris en option.

#### Vitesse à 1000 tr/mn

En 1<sup>e</sup> = 7,59 km/h En 2<sup>e</sup> = 12,94 km/h En 3<sup>e</sup> = 20,81 km/h  
En 4<sup>e</sup> = 30,34 km/h En 5<sup>e</sup> = 38,19 km/h En 6<sup>e</sup> = 48,58 km/h  
En 7<sup>e</sup> = 59,77 km/h



#### Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	225/45 R 18

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,36/1,80/1,46/2,67 m
Poids/tractable freiné	1476/1300 kg

### LA VIE À BORD

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 48 cm
Largeur aux coude AV/AR	■ 146/143 cm
Garde au toit AV/AR	■ 94/93 cm
Volume de coffre	■ 310 dm <sup>3</sup>
Seuil de chargement	■ 69 cm

#### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h ■ 42,1/65,4/69,5 dB

#### Note EuroNCAP

En cours

#### Pays de fabrication

Allemagne

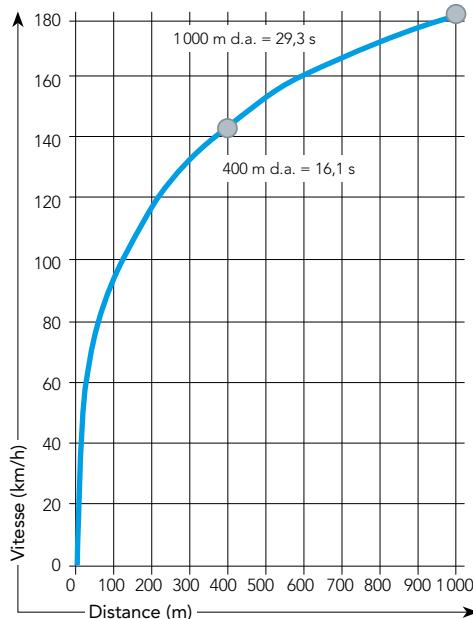
### LA CONDUITE

#### Performances

1000 m d.a.	■ 29,3 s
400 m d.a.	■ 16,1 s
0 à 100 km/h	■ 8 s
Vitesse maxi	■ 214 km/h

#### → Courbe d'accélération

Non contente de prendre environ 50 kg, la 120 perd 1 cylindre et 8 ch par rapport à la précédente 120i. En revanche, elle profite toujours de 280 Nm de couple, grâce à l'adoption d'une hybridation légère de 48 V. Avantageuse à la pompe (voir le tableau des consommations), cette micro-électrification ne permet, hélas, pas d'améliorer les performances, en net recul même. Il faut à la nouvelle 0,7 s de plus sur le 0 à 100 km/h et jusqu'à 1,2 s aux 1000 m départ arrêté. Gros coup de mou aussi en reprises : 7,4 s sont désormais nécessaires pour relancer de 90 à 120 km/h, contre 6,2 s pour l'ancienne 120i.



#### Reprises

90 à 130 km/h en Drive	■ 7,4 s
Temps en Drive pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	■ 11,6 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D	■ 388 m

#### Freinage

Depuis 50 km/h	■ 10 m
Depuis 90 km/h	■ 31 m
Depuis 130 km/h	■ 64 m



L'agréable toit ouvrant panoramique réclame un supplément de 1250 €. Les vitres arrière surteintées sont également payantes : 410 €...



MESURES  
Auto-Journal  
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

### LE BUDGET

#### Prix

■ 38 950 €
■ 125 à 310 € (121 à 130 g/km)
■ 52 035 €
■ 2 ans, km illimité

(3) Malus et options inclus.

#### Équipements de série ■

7 airbags, AFIL, aide park, AV/AR, banq. rabatt. 60/40, cam. recul, clim auto, détecteur pluie/lum., frein. urg. auto, instr. num., jantes all. 17 pouces, LED, modes de conduite, Park Assit, rég./lim. vit., sièges AV chauff., surv. angles morts/trafic AR, syst. multim. tactile/GPS/USB/Android Auto et Apple CarPlay, vitres élec...

#### Options

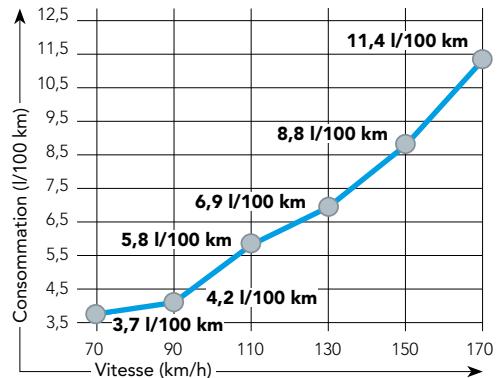
Banqu. 40/20/40 (210 €), dim auto bizona (560 €), freins M Sport (660 €), hayon élec. (510 €), hi-fi avancée (810 €), jtes all. 18 pces (900 €), pack Driving Ass. Plus (AFIL act., rég. vit. adapt., 850 €), pack Driving Ass. Pro (idem + cond. semi-auton. : 1650 €), pack Premium (accès/dém. sans clé, induction, phares auto, rétro int. électrochr. : 1850 €), pack Innovation (idem + Park Assist Plus, tête haute, GPS à réalité augm., phares adapt. : 3600 €), peint. métall. (890 €), sièges AV sport/élec. (510/960 €), similicuir (900 €), toit noir/pano (400/1250 €)...

#### Consommation/Autonomie

Consommation moyenne	■ 6,2 l/100 km
Conso ville/route/autoroute	■ 6,8/6/5,8 l/100 km
Cap. réservoir/autonomie	■ 49 l/687 km

#### → Courbe de consommation

Avec une cylindrée réduite de 1998 à 1499 cm<sup>3</sup>, il est logique de voir la 120 perdre en appétit par rapport à l'ex-120i. Une sobriété également favorisée par l'intégration, au cœur de la boîte DKG7, d'un moteur électrique de 20 ch alimenté par une petite batterie de 0,9 kWh. Une micro-hybridation salutaire pour la conso, qui chute de 1,2 l/100 km en moyenne (6,2 l/100 km). Les économies sont encore plus spectaculaires en ville : 1,9 l de moins ! Sur autoroute (130 km/h), l'écart se stabilise à 0,9 l. Dans la catégorie, seuls deux modèles hybrides non rechargeables (Honda Civic et Toyota Corolla) font mieux.



### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Jamais la Série 1 n'avait fait preuve d'une telle sagesse... Ce manque de folie ne froissera que les béhémistes de la première heure. Les âmes en quête d'une berline compacte sans histoire seront davantage chiffronnées par l'absence de progrès en habitabilité et le piètre rapport prix/équipement.

# FLEURON E

**Version longue du CX-60, le CX-80 accueille jusqu'à 7 personnes et devient le nouveau haut de gamme de Mazda. Nous l'avons essayé dans sa livrée la plus luxueuse, hybride rechargeable, un combo plutôt réussi mais plus ou moins seul au monde...**

Texte Cyril Biotteau Photos Florian Grout

**D**ans l'imaginaire collectif, un SUV haut de gamme porte un écusson Audi, BMW, Mercedes, Lexus, Volvo pour certains, Land Rover pour d'autres. Mais Mazda... non. Et pour cause : le CX-5, longtemps porte-drapeau de la marque japonaise, n'affiche pas vraiment de prestations luxueuses. Depuis l'arrivée du CX-60 en 2022, la donne a quelque peu changé : son intérieur à l'aspect très flatteur, sa motorisation hybride rechargeable de 327 ch et même son anachronique mais très réussi 6 cylindres diesel lui permettent de titiller les X3, Q5 et consorts. Le nouveau CX-80 reprend la plupart des ingrédients du CX-60 et ajoute 25 cm de plus en longueur, entièrement dévolus à l'empattement, ce qui lui offre la possibilité d'embarquer 7 personnes. Avec ses 5 m de long (4995 mm exactement), il devient le plus grand modèle de Mazda jamais proposé en Europe et l'actuel haut de gamme de la marque.

## Distinguer le CX-80 du CX-60 ne sera pas aisément selon votre angle de vue.

L'avant est rigoureusement identique, l'arrière toutefois, au becquet près ; seul le profil les distingue avec une porte arrière plus longue sur le CX-80 et une vitre de custode de forme différente. Techniquelement, le CX-80 reprend deux

motorisations du petit frère : le 6 cylindres diesel de 254 ch et l'hybride essence rechargeable de 327 ch de notre version d'essai. C'est ce dernier qui sera certainement le plus vendu en France, notamment pour des raisons fiscales : il échappe à tout malus. Du moins en 2024. Attention, si les PHEV, hybrides rechargeables si vous préférez, se soustraient cette année encore au malus au poids, ils pourraient y être assujettis en 2025. Or notre CX-80 affiche 2 240 kg ! Il recourt à un 4 cylindres atmosphérique de 2,5 l et 191 ch, associé à un moteur électrique de 175 ch, les deux délivrant 327 ch envoyés aux 4 roues par le biais d'une boîte automatique à 8 rapports. La même configuration qu'un CX-60, donc, y compris la batterie de 17,8 kWh qui permet d'annoncer une autonomie électrique de 60 km (68 km sur le CX-60). Dans la réalité, comptez environ 45 km. Vu la capacité généreuse, dommage que le chargeur embarqué soit limité à 7,2 kW, et même 4,8 kW en monophasé, ce qui entraîne un temps de recharge un peu long.

Au volant, vous pouvez imposer au CX-80 de ne rouler qu'en électrique (mode EV), si la charge de la batterie le permet bien sûr, et ce, jusqu'à 140 km/h. En mode normal, le 4 cylindres s'anime selon la demande de puissance, l'état de la batterie et plus encore. Sa sonorité reste discrète en conduite souple, mais devient légèrement trop présente si vous accélérez à fond, seule →



# SSEULÉ



L'avis de Cyril Biotteau



J'aime la présentation intérieure, mais je choisirais plutôt un CX-80 6 cylindres diesel, onctueux à souhait.



En finition haut de gamme, la présentation du CX-80 est soignée et chaleureuse avec sellerie et boiseries claires de série.

situation pourtant où vous bénéficiez des 500 Nm de couple cumulé annoncés. La poussée, très correcte étant donné le poids de l'engin, demeure systématiquement disponible, même lorsque la batterie est officiellement vide. En fait, il en reste toujours un peu pour effectuer une relance pas trop longue. Mais ne comptez pas taquiner les voitures allemandes sur leurs autoroutes : la vitesse maximale est bridée à 195 km/h.

#### **De toute façon, ce CX-80 n'a aucune velléité sportive et joue plutôt la carte du confort.**

Si nous avions été échaudés par la suspension très raide du CX-60, celle du CX-80 nous a paru plus réussie, bien plus confortable sans verser dans le mou, préservant un minimum de dynamisme et limitant bien le roulis. Pour parfaire le trait, une suspension pilotée n'aurait pas déparé, mais il faudra s'en passer.

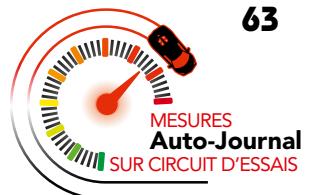
En l'état, il n'y a pas photo : le CX-80 plaira davantage aux familles que le CX-60, non seulement pour son confort en roulant, mais aussi, bien sûr, pour son espace intérieur. Car les 25 cm de plus en longueur se retrouvent sous forme de 2 places assises supplémentaires ou de plus d'espace pour les jambes des passagers de



Le CX-80 se distingue de son petit frère le CX-60 par des portes arrière beaucoup plus longues et une vitre de custode différente.

**PLUS**  
Présentation  
Équipement complet  
Confort de suspension

**MOINS**  
Places du fond  
Ergonomie discutable  
Malus au poids en 2025 ?



# MAZDA CX-80 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 ch Takumi Plus EN CHIFFRES

## DONNÉES CONSTRUCTEUR

### Moteur / Transmission

Puissance cumulée	327 ch <sup>(1)</sup>
Couple maxi	261 Nm à 4000 tr/mn + 270 Nm (élec.) <sup>(2)</sup>
Type	4 cyl. essence + 1 élec.
Cylindrée / puissance fiscale	2488 cm <sup>3</sup> / 10 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8
Batterie / cap. brute (nette)	Li-ion / 17,8 kWh (NC)

(1) Puissance maxi : 191 ch à 6000 tr/mn + 175 ch électriques.

(2) Couple cumulé : 500 Nm.

### Châssis

Diamètre de braquage	11,6 m
Pneumatiques	235/50 R 20

### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	5 / 1,89 / 1,71 / 3,12 m
Poids / tractable freiné	2240 / 2500 kg

### Performances

0 à 100 km/h	6,8 s
Vitesse maxi	195 km/h

### Coffre

Volume	566 dm <sup>3</sup>
--------	---------------------

## LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>74 100 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	0 € (35 à 36 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(3)</sup>	76 000 €
Garantie	6 ans ou 150 000 km

(3) Malus et options inclus. Pas de malus au poids (+ de 50 km d'autonomie électrique WLTP).

### Équipements de série

Accès et démarrage sans clé, aide au parking AV/AR, affichage tête haute, caméra 360°, chargeur à induction, clim auto 3 zones, feux AV matriciels, hayon électrique, jantes alliage 20 pouces, sellerie cuir Nappa blanc, sièges AV électriques/chauffants et ventilés, système multimédia avec écran central 12,3 pouces/GPS connecté/Android Auto et Apple CarPlay sans fil/syst. audio 12 HP, toit ouvrant pano, volant chauffant réglable électriquement...

### Options

Configuration 6 places avec console centrale (850 €), peinture métallisée (750 à 1 050 €)...

### Consommation / Autonomie / Recharge

Consommation mixte	1,6 l/100 km
Autonomie élec. / réservoir	60 km / 70 l
Chargeur AC / DC	7,2 kW / non
Tps de charge (0 à 100 %)	3 h

### Note EuroNCAP

En cours

### Pays de fabrication

Japon

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le CX-80 est un peu plus qu'un CX-60 allongé : ses réglages châssis le rendent plus confortable et agréable au quotidien. Vu l'encombrement, les places du fond auraient pu être plus généreuses. Mais l'aspect premium est bien là, avec un petit côté décalé en plus.



1 L'écran central n'est tactile qu'à l'arrêt. En roulant, il faut alors passer par la molette centrale : pas pratique! 2 Dans notre voiture en configuration 6 places, chaque passager de la 2<sup>e</sup> rangée dispose de beaucoup d'espace en reculant son siège. 3 Le coffre atteint 566 dm<sup>3</sup> en configuration 5 places et descend à 258 dm<sup>3</sup> en 7 places.



2



3

# Le conquér

Désormais dans le giron de Stellantis, Leapmotor s'attaque à la catégorie des SUV familiaux électriques avec le C10. Son tarif, à partir de 34 400 €, doublé d'un équipement pléthorique, attire la curiosité. Coup marketing ou vraie bonne affaire ? Éléments de réponse avec l'unique version de 218 ch.

Par Charles Thouluc Photos Adrien Cortesi



# ant



**L**e voilà ! Le premier SUV familial franco-chinois débarque dans l'Hexagone. À la suite du rachat par le groupe Stellantis de 21 % du capital de Leapmotor, pour 1,5 milliard d'euros, la maison mère des ex-PSA (Peugeot-Citroën) et FCA (Fiat Chrysler) ajoute dans son escarcelle des véhicules électriques plus abordables. En échange, le constructeur chinois va profiter d'un large réseau commercial européen pour vendre ses voitures, dont ce nouveau C10. En France, une centaine de distributeurs Peugeot vont ouvrir leurs portes à ce grand SUV familial de 4,74 m. Uniquement disponible pour le moment avec un moteur électrique, sa puissance élevée (218 ch) est du même niveau que celle de ses concurrents tricolores directs : Peugeot E-5008 (210 ch) et Renault Scénic E-Tech (220 ch). Mais avec le C10, contrairement aux français, tous les watts passent ici par les roues arrière. Une différence technique sensible à la conduite. Malgré un gabarit imposant et 1 980 kg avoués sur la balance, il enchaîne les virages avec une aisance déconcertante. Bien posé sur ses grandes roues de 20 pouces livrées de série, il change de direction sans mouvements de caisse désagréables. Même les prises de roulis restent limitées.

**Et grâce à un bon calibrage des suspensions, le confort est aussi au rendez-vous.**

La voiture gomme bien les déformations de la route sans fermeté ni mollesse excessive. Un atout pour les longs voyages. Hélas, lors de ce genre d'exercice, les pauses ravitaillement pour recharger les batteries se répètent souvent. Trop souvent. Leapmotor a en effet opté pour une batterie somme toute modeste : 67 kWh, une valeur de capacité nette inférieure à celle de l'E-5008 (73 kWh) et plus encore à celle du Scénic (87 kWh). Verdict : avec une consommation moyenne de 23 kWh relevée à l'ordinateur de bord lors de cette première prise en main, sur autoroute à 130 km/h, l'autonomie ne devrait guère dépasser 290 km, et même 230 km seulement si la batterie a été rechargeée jusqu'à 80 % ! 30 mn sont nécessaires pour qu'elle passe de 30 à 80 %, et 40 mn de 5 à 80 % : ça commence à faire long. Précisons aussi que la puissance de charge est limitée à 84 kW au maximum sur ➤

une borne dite rapide, en courant continu (DC). Mais Leapmotor annonce déjà qu'elle passera à 120 kW l'an prochain, ce qui réduira l'attente lors des arrêts ravitaillement. Du coup, sans mauvais jeu de mots, nous aurions tendance à vous suggérer... d'attendre!

Pour le reste, ce SUV joue parfaitement son rôle de véhicule familial. Sa conception moderne – avec les cellules de la batterie directement intégrées dans la structure du véhicule et non pas ajoutées sur le châssis – permet d'optimiser l'espace à bord. Certes, cela ne saute pas aux yeux en ouvrant le coffre. Le volume (435 dm<sup>3</sup>) est suffisant dans l'absolu, mais moyen pour la classe et pour l'usage courant d'une petite famille, surtout au vu du gabarit de l'engin.

**En revanche, les passagers bénéficient de beaucoup de place au niveau des jambes.**

Même les grands gabarits trouvent leurs aises sur la banquette souple. Ils apprécieront le confort et se retrouvent aux premières loges pour contempler un habitacle moderne, sérieusement construit, avec des assemblages solides et un mobilier au design épuré, sans aucun bouton sur le tableau de bord ni sur la console centrale.



**L'avis de Charles Thouluc**



Son design me laisse indifférent. Mais son confort et son dynamisme sont convaincants.



**60%**  
Quotient  
Emotionnel

Style et ergonomie sont très inspirés de l'univers Tesla avec un tableau de bord sans boutons, dominé par une grande tablette qui centralise la plupart des commandes, même le réglage des rétroviseurs ! Un choix discutable.



① La bonne résolution de la grande tablette tactile de 14,6 pouces facilite la lecture. Les menus riches sont intuitifs dans l'ensemble ② Les vastes places arrière permettent à deux adultes de voyager confortablement. ③ Facile d'accès et bien conçu (avec des parois planes), le coffre est assez pratique mais son volume (435 dm<sup>3</sup>) déçoit.

Toutes les commandes sont regroupées dans le grand écran central de 14,6 pouces et sur le volant. Même le réglage des rétroviseurs ! Une ergonomie discutable qui n'est pas sans rappeler une fois encore celle des Tesla.

Pour certaines fonctions telles que le réglage de la climatisation ou la déconnexion de certaines aides à la conduite, inutiles dans certaines circonstances, beaucoup regretteront l'absence de boutons physiques traditionnels plus accessibles. En revanche, le C10 fait

**PLUS**  
Prix/équipements  
Habitabilité  
Confort/tenue de route

**MOINS**  
Autonomie autoroute  
Ergonomie commandes  
Coffre petit

l'unanimité au chapitre équipements. Il est décliné sur deux niveaux de finition et le premier, Style, est déjà riche : sièges avant électriques, caméra de recul 360°, conduite semi-autonome (niveau 2), toit ouvrant panoramique...

Moyennant 1 500 € de plus, le second, Design, ajoute la sellerie simili cuir, les sièges avant ventilés et chauffants, le hayon électrique... Un équipement pléthorique pour un prix par-

ticulièremment attractif puisque le C10 est disponible à partir de 36 400 €, et même 34 400 € grâce à la remise de 2 000 € accordée pour le lancement. Celle-ci compense partiellement l'absence de bonus écologique gouvernemental, pour cause de fabrication chinoise, donc d'empreinte carbone discutable.

La version haut de gamme à 37 900 € (35 900 € remise incluse) affiche, elle, 7 000 € de moins que le Peugeot E-5008 ou le Renault Scénic E-Tech, vendus 42 990 € (bonus déduit) tous les deux. C'est tentant... ■

## LEAPMOTOR C10

### 218 ch/699 kWh Design EN CHIFFRES

#### DONNÉES CONSTRUCTEUR

##### Moteur/Transmission

Puissance	218 ch
Couple	320 Nm
Type	électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	7 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/cap. brute (nette)	Li-ion/69,9 (67) kWh

##### Châssis

Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques	245/45 R 20

##### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,74/1,90/1,68/2,82 m
Poids	1 980 kg

##### Performances

0 à 100 km/h	7,5 s
Vitesse maxi	170 km/h

##### Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	435 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

#### LE BUDGET

<b>Prix</b>	37 900 €
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	37 900 €
Garantie	3 ans (ou 100 000 km)

(1) Options et bonus compris.

#### Équipements de série ■

7 airbags, dém. sans clé, AFL active, aide au parking AR, Bluetooth, caméra recul 360°, chargeur smartphone induction, clim auto bizona, conduite semi-auto niveau 2, détecteurs de pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, hayon électrique, jantes alu 20 pouces, phares LED avec gestion auto codes/phares, régul./limiteur de vitesse, sièges AV électriques, chauffants et ventilés, sellerie simili cuir, système multimédia avec écran central tactile 14,6 pouces/Android Auto et Apple CarPlay/GPS connecté/système hi-fi/prise USB, toit pano fixe...

##### Option

Aucune.

##### Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation mixte	19,8 kWh/100 km
Autonomie	420 km
Chargeur AC/DC	6,6/84 kW
Temps de charge <sup>(2)</sup>	30 mn

(2) 30 à 80 %.

##### Note EuroNCAP

5 étoiles

##### Pays de fabrication

Chine

#### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**Confortable, performant et agile, le C10 se révèle assez plaisant. Son vaste habitacle, richement équipé, rend la vie à bord facile. Le tout à un tarif compétitif. Dommage qu'il soit un peu lent à charger et pas plus endurant.**

# Ode à la



# sobriété

Dépollués, les diesels modernes ne méritent plus les critiques d'autan. Les constructeurs allemands n'ont donc jamais cessé de proposer ce type de motorisations, parfaitement adaptées aux SUV. Il n'en fallait pas plus pour provoquer un match entre le nouveau Volkswagen Tiguan et le BMW X2, tous deux parés pour les voyages au long cours.

Par Arthur Matal Photos Arnaud Saunier



**N**ous ne reviendrons pas sur le traitement infligé au diesel, bien vite cloué au pilori par les diverses législations. Si les modèles diesel Crit'Air 3 (Clio III, Peugeot 207) seront bel et bien prohibés dans certaines agglomérations dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025, après trois reports, ceux estampillés Crit'Air 2 – c'est-à-dire produits à partir de 2011 (excepté les rares hybrides rechargeables diesel qui profitent de la pastille 1, comme les essence) – voient leur interdiction, initialement prévue pour 2024, reportée à une date indéterminée. Diffusés en nombre, les véhicules diesel disposant du macaron 2 devraient dès lors pouvoir encore rouler en paix quelques dizaines de milliers de kilomètres dans le périmètre des ZFE. Il n'est donc pas incongru, pour les gros rouleurs, d'opter pour ces motorisations autrefois en tête des ventes. Si les constructeurs français réduisent jour après jour leur offre en la matière, les allemands, eux, continuent de proposer des versions carburant au gazole. D'autant que la demande reste très forte sur leur marché national. À bon entendeur... Le nouveau Tiguan et le non moins récent BMW X2 sont

#### BMW X2

- ❶ La dalle intégrant l'instrumentation de bord et l'écran central est très lisible. Mais il faut en apprendre les subtilités.
- ❷ Très pratique, ce levier de vitesses sur la console centrale. Et la gestion de la boîte est à citer en exemple.



Sur la route, le X2 profite d'un ensemble moteur-boîte beaucoup plus vif que celui du Tiguan, plus placide.



Sobre et de bon goût, la planche de bord de ce X2 impressionne. Et la position de conduite est toujours aussi soignée.

ainsi équipés de "bons vieux" 2.0 de respectivement 150 et 163 ch, et il nous est apparu pertinent de les confronter. Un retour dans le passé qui fait du bien ?

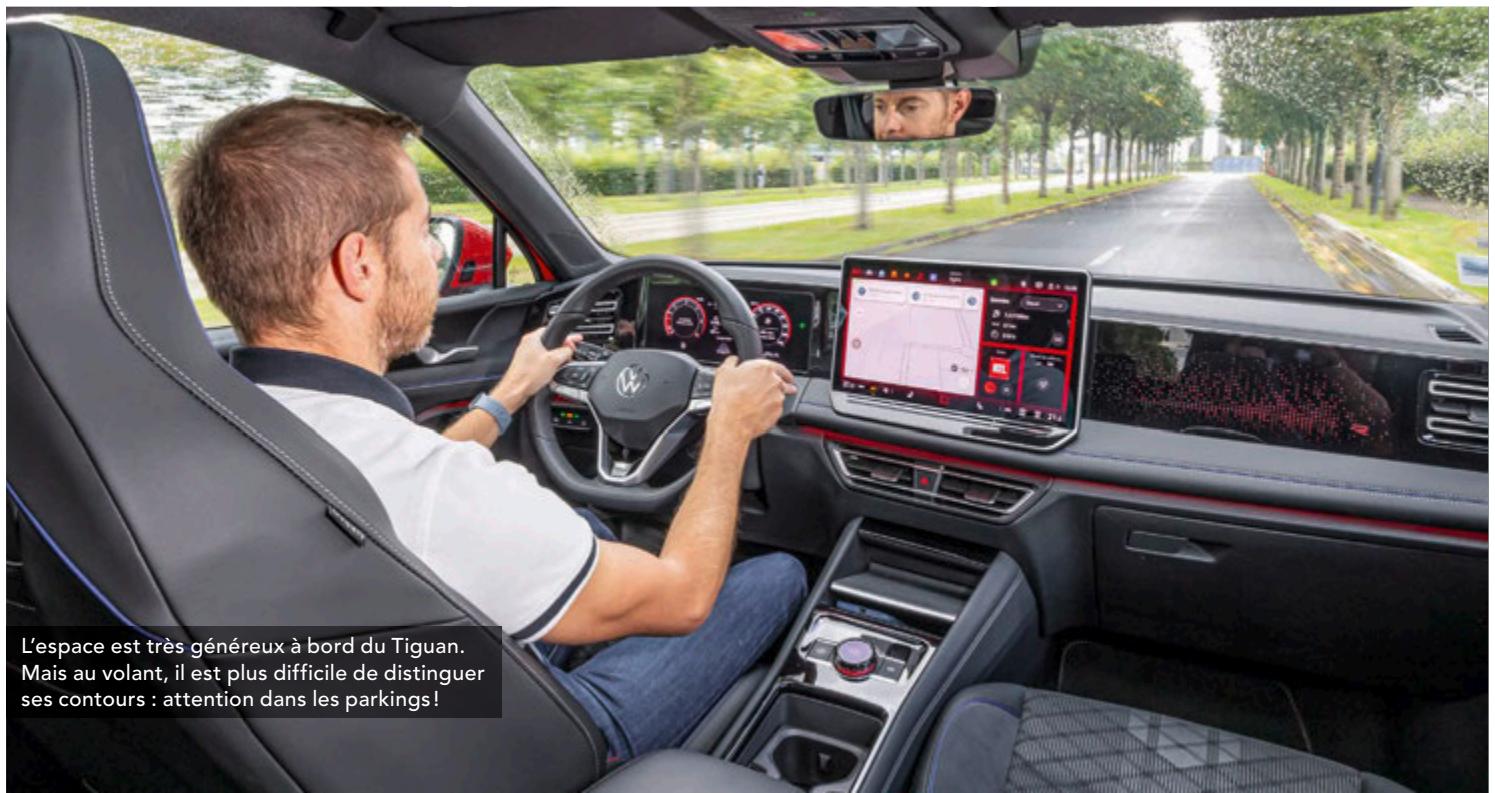
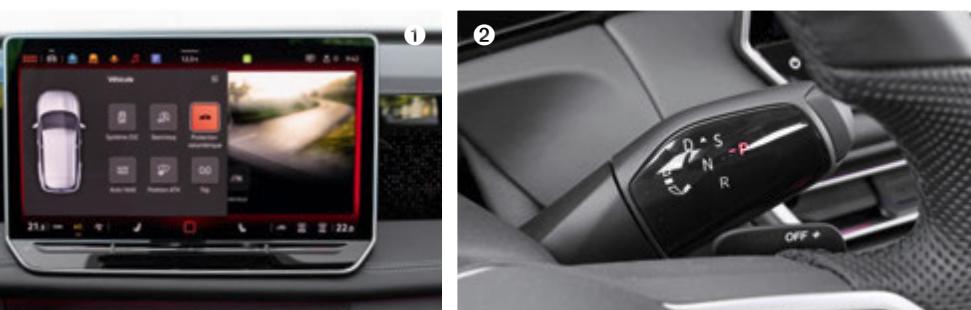
### SUR LA ROUTE

Forts de leur couple généreux, ces très classiques 4 cylindres turbocompressés paraissent tout à fait adaptés aux lourds SUV auxquels nous avons affaire aujourd'hui : le plus léger des deux sur notre balance, à savoir le Tiguan, pèse déjà 1 700 kg, soit 12 kg de moins que le X2. Mais si ces deux mécaniques affichent des cylindrées et puissances proches, à l'usage, elles révèlent des caractères distincts. Le 2.0 TDI Volkswagen est très doux pour délivrer son couple de 360 Nm dès 1 600 tr/mn, alors que le diesel BMW s'avère plus performant et que son surplus de newtons-mètres (400 Nm dès 1 500 tr/mn) est sensible dès les premiers tours de roue. Le X2 semble ainsi plus véloce, sensation confirmée par les chiffres relevés sur nos bases. En accélération, il distance sans forcer son rival du jour : au bout du 1 000 m départ arrêté, le munichois est en avance d'une seconde sur le Tiguan (30,6 contre 31,6 s). ➤

### VOLKSWAGEN TIGUAN

➊ Plus grand avec ses 15 pouces, l'écran optionnel est lisible et facile à utiliser. Merci aux raccourcis pour les aides à la conduite.

➋ Le levier de la boîte DSG7, pourtant bien positionné sur la colonne de direction, n'est pas très ergonomique.



L'espace est très généreux à bord du Tiguan. Mais au volant, il est plus difficile de distinguer ses contours : attention dans les parkings !



1

**BMW X2**

❶ Les places arrière proposent un espace aux jambes correct, mais la largeur aux coudes est juste. ❷ Le coffre s'avère convenable pour la catégorie, mais le seuil de chargement est haut.



2



Très à l'aise quand la chaussée est bien lisse, le X2 offre moins d'agrément sur les routes mal revêtues.

Et en matière de reprises, plus représentatives puisque juges de paix des capacités de dépassement, le X2 corrige le Tiguan sur l'exercice du 90 à 130 km/h en Drive, avec seulement 7,6 s contre 9,2 s.

**Mais cette différence n'est pas due au seul potentiel du moteur BMW ; elle s'explique aussi par la vivacité de la transmission à double embrayage DKG.**

Pour ne rien gâcher, cette dernière assure, en effet, une gestion pleine d'à-propos. À ce sujet, le Tiguan brille moins. Sans paraître trop lente, la boîte DSG s'avère moins prompte au décollage et les lois de passage des rapports, suivant la conduite adoptée, semblent, elles aussi, moins réactives. Cependant, ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit : si la transmission Volkswagen nous laisse sur notre faim, c'est surtout parce que celle du X2 nous a bluffés ! Mais le Tiguan ne s'avoue pas vaincu et, en comportement routier, il affiche une tout autre posture face à un X2 à l'amortissement perfectible, sa filtration n'étant vraiment pas à la hauteur du blason BMW. Sec à

basse vitesse, où il accepte mal les trous et les bosses, le SUV BMW a besoin d'une chaussée parfaitement lisse pour offrir davantage d'agrément. Lorsque ces conditions sont réunies, il ménage toujours un confort "ferme", mais alors tout à fait supportable. Les roues de 20 pouces à 700 € ne sont pas, selon nous, l'option à cocher en priorité. Les roues de 19 pouces présentes de série fournissent déjà bien assez de grip et, surtout, une once de moelleux supplémentaire bienvenue. Avec sa suspension pilotée DCC Pro finement paramétrable (1 200 €), le Tiguan s'avère beaucoup plus confortable, tout en permettant de durcir sensiblement le châssis s'il est conduit de façon dynamique. Dans tous les cas, il s'en sort avec les honneurs. Pas très passionnant derrière le volant, il est, en revanche, ultra-sûr et facile à cerner, et ce quelle que soit l'allure. De quoi souhaiter une poignée de chevaux en plus... Ce que propose la version TDI haut de gamme de 193 ch équipée de la transmission intégrale 4Motion, hélas uniquement disponible avec la finition la plus cossue (R-Line Exclusive à partir de 63 350 €



Plus pataud, le Tiguan affiche, en revanche, un comportement serein en toutes circonstances grâce à sa suspension pilotée optionnelle très réussie.

## COMPARÉ À SON CONCURRENT, LE X2 OUBLIE QUELQUES ASPECTS PRATIQUES TOUJOURS BIENVENUS DANS UNE VOITURE FAMILIALE ●●●

hors malus...). De son côté, le X2 20d peut opter, moyennant de 2 000 € de plus, pour la très pertinente transmission intégrale xDrive.

### VIE À BORD

Très moderne avec son duo d'écrans n'en formant visuellement qu'un, le X2 en jette à l'intérieur et la finition très soignée s'avère digne de la maison bavaroise. Mais face à son concurrent, il oublie quelques aspects pratiques toujours bienvenus dans une voiture familiale, comme la banquette coulissante (contrairement à son jumeau X1 qui en dispose), qui offre une modularité supérieure sur le Volkswagen. Malgré cet "oubli", le X2 demeure très proche de la moyenne de la catégorie en matière d'habitabilité, avec un espace aux jambes tout de même convenable. En revanche, les faibles surfaces vitrées à l'arrière le rendent moins agréable à vivre pour les passagers du second rang. Avec ses 495 dm<sup>3</sup>, le coffre se révèle plutôt généreux et ses formes régulières facilitent son utilisation.

Seul le seuil de chargement, assez haut perché, sera à prendre en considération en cas d'objets lourds à transporter. La position de conduite "BMW", toujours très soignée, est également un argument pour les gros rouleurs habitués (ou non) de la marque, qui s'installeront sans peine. Restera juste à appréhender les menus de l'instrumentation de bord, comme sur de nombreuses productions modernes. En face, le Tiguan ne joue pas tout à fait la même partition en ce qui concerne la vie à bord. Disponible depuis le premier trimestre de cette année, il brille face à tous ses rivaux sur ce chapitre, y compris face au X2, pourtant plus long de 3 cm.

**Sens de l'accueil, espace à bord, ergonomie... le Volkswagen domine son adversaire sur tous les points.**

Il fait même plus que bonne figure pour ce qui est des finitions et de la qualité des matériaux. Avec la banquette reculée au maximum (donc avec un coffre dans sa configuration la moins ➤



<b>BMW X2</b>	
<b>PLUS</b>	
Moteur sobre et performant	
Boîte de vitesses	
Présentation soignée	
<hr/>	
<b>MOINS</b>	
Suspension ferme	
Habitabilité arrière	
Direction	



<b>VOLKSWAGEN TIGUAN</b>	
<b>PLUS</b>	
Habitabilité et coffre	
Confort	
Moteur doux mais...	
<hr/>	
<b>MOINS</b>	
... placide	
Boîte de vitesses	
Tarifs	



**VOLKSWAGEN TIGUAN**

❶ L'espace est royal aux places arrière et la banquette coulissante offre plus de modularité.  
❷ Le coffre est gigantesque : proposant de 590 à 730 dm<sup>3</sup>, c'est le plus vaste de la catégorie.



## SELON NOS MESURES, LE BMW X2 SE RÉVÈLE PLUS VERTUEUX À LA POMPE QUE LE VOLKSWAGEN TIGUAN ●●●

avantageuse), il offre encore près de 100 dm<sup>3</sup> de plus que le X2 (590 dm<sup>3</sup>) et jusqu'à 730 dm<sup>3</sup> banquette avancée, au prix alors, il est vrai, d'un espace plus compté aux jambes. À l'avant, la planche de bord est bien construite et l'écran de 15 pouces assure une lisibilité parfaite. Des raccourcis permettent d'ouvrir rapidement la page des aides à la conduite, et la molette facilement accessible au centre de la console, qui pilote à la fois la sélection des modes de conduite et le volume du système audio, rend un réel service. Quant à l'insonorisation, elle est tout à fait sa-

tisfaisante à bord de nos deux protagonistes. Mais au ralenti, le BMW se montre un peu plus discret, sans empêcher le Tiguan, décidément imbattable dans ce domaine, de remporter la manche "Vie à bord".

### BUDGET

Disponible à partir de 50 450 € en entrée de gamme, le X2 sDrive 20d n'est vraiment pas donné, mais nous pouvions nous y attendre. Les tarifs "premium" adoptés par Volkswagen pour le nouveau Tiguan sont, eux, plus surprenants. En

effet, si ce dernier débute à 48 500 € en finition Life Plus, notre jolie livrée R-Line est facturée 52 150 €. Bien sûr, l'équipement de série est loin d'être indigent ; il faut néanmoins passer par la case options pour disposer de l'écran 15 pouces (1 235 €) ou de la fameuse suspension pilotée citée plus haut, conseillée pour profiter au mieux du confort du Tiguan. "Notre" X2 M Sport s'affiche, lui, à 54 450 € et, heureusement, pour cette somme rondelette, l'équipement est suffisant.

### Mais le X2 avance surtout un autre argument de choc : un faible niveau d'émissions de CO<sub>2</sub>.

Cette modération limite son malus à moins de 100 €, contre près de 1 000 € pour son homologue. En ce qui concerne les consommations mesurées, et en toute logique avec ce qui précède,



le X2 se révèle donc plus vertueux que le Tiguan. Il se contente de 5,3 l/100 km en moyenne, ce qui est remarquable et lui accorde une autonomie de plus de 1 000 km. Avec ses 5,9 l/100 km de moyenne, le Volkswagen n'a rien d'un affreux glouton et parcourt plus de 930 km avant de ravitailler... et de toujours bénéficier, comme son rival, d'une économie de près de 10 centimes par litre comparé à l'essence. Alors, certes, le diesel n'est pas dans une position confortable et ne semble pas un pari d'avenir. Néanmoins, dans l'immédiat, il reste tout à fait approprié à ceux qui ont coutume d'effectuer de longs trajets. ■

## VERDICTS

**SUR LA ROUTE : ÉGALITÉ**

**VIE À BORD : VOLKSWAGEN TIGUAN**

**BUDGET : ÉGALITÉ**

Une mécanique performante et sobre, mais un châssis trop ferme pour un usage quotidien.



Plus confortable en toutes circonstances, le Tiguan apparaît plus familial que le X2, d'autant qu'il propose une habitabilité largement supérieure.

## BMW X2 sDrive20d 163 ch DKG7 M Sport

## VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI 150 ch DSG7 R-Line EN CHIFFRES



### NOS MESURES

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

#### BMW X2

#### VOLKSWAGEN TIGUAN

##### Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 163 ch à 3 750 tr/mn	■ 150 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm de 1500 à 2 500 tr/mn	■ 360 Nm de 1 600 à 2 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 995 cm <sup>3</sup> /9 CV	1 968 cm <sup>3</sup> /8 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée double emb./7	robotisée double emb./7

##### Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,7 m	■ 11,4 m
Pneumatiques	245/40 R 20	235/50 R 19

##### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,57/1,85/1,58/2,69 m	4,54/1,84/1,66/2,68 m
Poids/tractable freiné	1 712/1 800 kg	1 700/2 000 kg

##### Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 30,6/9,2 s	■ 31,6/10 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 7,6 s	■ 9,2 s
Vitesse maxi	■ 210 km/h <sup>(1)</sup>	■ 200 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/65 m	■ 10/33/67 m

(1) Donnée constructeur.

##### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 27 cm	■ 13 à 28 cm <sup>(2)</sup>
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/146 cm	■ 152/149 cm
Volume de coffre	■ 495 dm <sup>3</sup>	■ 590 à 730 dm <sup>3</sup> <sup>(2)</sup>

(2) Selon la position de la banquette coulissante.

##### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 43,3/64,5/67,5 dB	■ 46,9/64,4/67,3 dB
------------------------	---------------------	---------------------

##### LE BUDGET

Prix	■ 54 450 €	■ 52 150 €
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 75 € (119 g/km)	■ 983 € (140 g/km)
Malus au poids	■ 1 110 €	■ 880 €
Prix du modèle essayé <sup>(3)</sup>	61 645 €	61 973 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

(3) Malus et options inclus.

##### Équipements communs

6 airbags, chargeur smartphone induction, clim auto, démarrage sans clé, détecteurs pluie/lum., ESP, freinage auto anticollision, hayon élec., instrum. de bord numérique, jantes alliage 19 pouces, lecture panneaux, régl. vit. adapt., rétros ext. rabatt. élec., syst. multimédia avec écran tactile (10,7 pouces sur X2 et 12,9 pces sur Tiguan)/Android Auto et Apple CarPlay, volant multifonction...

##### Options

**BMW X2 :** crochet attelage (1 050 €), hi-fi Harman Kardon (810 €), jantes 20 pouces (700 €), peinture métall. (950 €), sellerie cuir (1 350 €), sièges AV chauffants (400 €), toit pano. (1 350 €)...

**Volkswagen Tiguan :** crochet attelage (1 205 €), peinture métall. (700 €), jantes 20 pouces (580 €), roue de secours galette (120 €), sièges AV + volant chauffants (535 €), toit pano. (1 350 €)...

##### Consommation

Moyenne	■ 5,3 l/100 km	■ 5,9 l/100 km
Ville/route/autoroute	■ 5,8/5,1/5,1 l/100 km	■ 6,4/5,7/5,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 1 018 km/54 l	■ 932 km/55 l

##### Note EuroNCAP

Pays de fabrication	■ 5 étoiles	■ 5 étoiles
	Allemagne	Allemagne

## LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

### VOLKSWAGEN TIGUAN

Un match serré ! Le Tiguan fait la différence grâce à sa polyvalence et à son sens de l'accueil. Plus confortable sur routes mal revêtues, il séduira les familles adeptes des longs parcours. Mais le X2 dispose d'un duo moteur-boîte très sobre et à l'agrément supérieur. Les tarifs du BMW étant élevés, le Tiguan s'impose finalement aux points.



# Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

## Espace aux jambes peu utile



**NICOLAS SOLER**  
Je ne comprends pas pourquoi vous donnez la longueur aux jambes comme étant la distance entre le bord de la banquette arrière et le dossier de siège avant. Pour moi, cette cote n'est pas représentative de l'espace disponible car elle ne tient pas compte de la longueur de la banquette arrière. Et l'on peut

voir que, d'une voiture à une autre, l'écart de longueur de banquette peut aller jusqu'à 5 cm, ce qui est important. Donc je pense qu'il serait plus judicieux d'indiquer la distance entre dossier avant et arrière. **P.P.**

Il est vrai que la cote d'espace aux jambes (ou aux genoux), entre l'extrémité avant de la banquette et le dossier du siège avant, n'a de sens que si elle est rapportée à la longueur d'assise de la banquette – ce que nous ne faisons pas assez dans nos comparaisons ! Mais elle a l'avantage de mentionner une distance représentative : 30 cm en rayon aux genoux me semble plus facile à visualiser que 75 cm pour les jambes et le buste.

## Des LED sur le Duster !

Dans le n° 1167, sur le sujet consacré à l'essai longue durée du nouveau Duster, vous indiquez dans la rubrique destinée à l'éclairage qu'il utilise de bons vieux phares halogènes. Or il me semble qu'il est bien doté de projecteurs LED pour les feux de croisement (les plus souvent allumés) et d'ampoules halogènes pour les feux de route. **E.C.**

C'est exact. Seuls les feux de croisement utilisent la technologie LED sur le Duster, les pleins phares conservant la technologie H7 (halogène), d'une température de couleur proche de celle des LED mais de moindre puissance. Cela se ressent du côté des mesures. Le Duster affiche seulement 19 Lux en pleins phares à 80 m quand les projecteurs d'un Toyota C-HR (LED) sont mesurés à 24 Lux et ceux du nouveau Tiguan (Matrix LED) à 43 Lux !



YANNI LEFEBVRE



## Pompe à chaleur, pour quoi faire ?

**VOLKSWAGEN**  
Dans un véhicule électrique, à quoi sert la pompe à chaleur, souvent en option ? **D.L.**

Il est vrai que les pompes à chaleur sont encore trop souvent proposées en option (un peu plus de 1 000 € environ). C'est dommage car la pompe à chaleur présente de nombreux avantages par rapport à un chauffage par résistance additionnel, dont celui de préserver l'autonomie. Techniquement, la pompe à chaleur comprime l'air froid sous haute pression afin de produire la chaleur, et elle se sert des calories contenues dans l'air froid extérieur en hiver pour générer du chaud à l'intérieur. Il est également possible de faire l'inverse, c'est-à-dire climatiser l'habitacle en employant les calories contenues dans l'air chaud extérieur. Comme pour les habitations, le principe des pompes à chaleur consiste à exploiter les changements de température liés à la compression ou à la détente d'un gaz. Ceci, avec une consommation électrique abaissée à environ 500 W une fois régulée, contre 2 500 W pour un chauffage par résistance.

# TOP départ pour la rentrée

VOTRE ABONNEMENT À

# -39%

+ Une montre en cadeau

Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur [kiosquemag.com](#)



**PLUS RAPIDE,**  
rendez vous sur :  
[bit.ly/aj-1168](https://bit.ly/aj-1168)  
ou flashez le Qr code  
pour voir l'offre.



## BULLETIN D'ABONNEMENT

# M042 # D1641745

1 Je choisis la formule d'abonnement (je coche la case)

FORMULE ANNUELLE

**-39%**

25 n° dont 1 Spécial Salon + les versions numériques offertes pour **seulement 79€** au lieu de 129,60€\*.

Mon abonnement se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part<sup>(2)</sup>.

FORMULE MENSUELLE

**-72%**

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an + une montre en cadeau + les versions numériques offertes pour **seulement 3€** le premier mois puis 6,90€/mois au lieu de 10,80€\*. **Résiliable sans frais à tout moment**<sup>(1)</sup>.

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

► Par prélèvement automatique Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et **je n'oublie pas de joindre mon RIB**

IBAN:

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez ERAS société éditrice de L'Auto-Journal, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créditeur: ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier: FR 77 ZZZ 434057.

Date et signature obligatoires

Le:

► Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](#) : [bit.ly/aj-1168](https://bit.ly/aj-1168) la boutique officielle de L'Auto-Journal

► Par chèque (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon accompagné de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) libellé au nom de L'Auto-Journal à: Service abonnement Magazine L'Auto-Journal - 59898 Lille Cedex 9

3 Je complète mes coordonnées \*\*À remplir obligatoirement

Mme  M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):  /  /

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :

Ville :

Email :

Téléphone :

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

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

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

\*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (125,90€) et des frais de port (16,01€). (1) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la réception du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Au bout d'un mois, je serai prélevé de 5,90€ par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [kiosquemag.com](#) et contacter le service client par mail sur [serviceclient@erasmedia.fr](#) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/10/2024 DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisations d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficierez d'un droit d'accès, rectification, effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à [dpd@eraworldmedia.com](#). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](#). Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur [www.kiosquemag.com](#).



# SUR TOUS LES FRONT

Pour atteindre la neutralité carbone qui sera exigée en 2035, le pionnier de l'hybride travaille sur toutes les options possibles, y compris l'électrique à batterie qu'il a longtemps boudé. Nous avons même eu l'occasion de prendre le volant de quelques prototypes incarnant cette variété de technologies!

Par Alain Pernot Photos Yann Lefebvre



# S!



**B**

EV, PHEV, HEV, ICECN, H2, FCEV... Non, non, il ne s'agit pas de la liste des composants chimiques du paquet de bonbons glissé en douce par le petit dernier dans le caddy familial. Ces acronymes constituent en fait la liste des solutions technologiques sur lesquelles travaille le premier constructeur mondial pour relever les défis de la mobilité durable.

Pionnier de l'hybride avec le lancement il y a maintenant vingt-cinq ans de la première Prius, Toyota a déjà mis en circulation 18 millions de véhicules ainsi équipés, apportant une contribution considérable à la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules particuliers. Désormais, toute sa gamme est disponible en version hybride (HEV) et plusieurs modèles existent aussi en version hybride rechargeable (PHEV). Aujourd'hui, 74 % des Toyota vendues en Europe sont électrifiées.

Fort de ce succès, Toyota se serait-il reposé sur ses lauriers en se focalisant sur la seule technologie hybride pour préparer la mobilité de demain ? Eh bien pas du tout, même si le fait d'avoir longtemps snobé les véhicules électriques à batterie a pu en donner l'impression. Pour convaincre les sceptiques, la marque japonaise a convié quelques privilégiés sur le circuit de Dreux pour une réunion de famille insolite présentant les différentes technologies sur lesquelles elle travaille afin d'atteindre la neutralité carbone en 2035.

### LES VOITURES DE COURSE COMME LABORATOIRE

Pas moins de quatorze véhicules sont présents pour incarner cette pluralité technologique, y compris des prototypes en cours de développement et des voitures de compétition. C'est d'ailleurs à bord de l'une d'elles que je suis invité à apprécier une certaine vision du moteur thermique. Le DKR Hilux EVO T1U évolue en championnat du monde des rallye-raids, alimenté par un carburant composé à 70 % de biofuel fourni par Repsol et conçu à partir de déchets réutilisables tels que de l'huile



Notre journaliste, ici au côté de Christian Lavieille, le confirme : le biofuel ne nuit pas aux sensations !

de cuisson usagée. Il suffit de quelques kilomètres au côté de Christian Lavieille (21 Dakar et 4 victoires de catégorie au compteur) pour se convaincre que la réduction de nouvelles émissions rendue possible par ce carburant ne nuit nullement aux performances de ce Hilux détenteur de deux victoires au Dakar. Les sensations fortes sont bien au rendez-vous ! Elles le sont tout autant côté bitume, lorsque l'on monte à bord de la GR Supra alimentée par un eFuel décarboné.

Cumuler un carburant non-fossile et un système hybride constitue une solution encore plus vertueuse. C'est ce que font d'ailleurs les GR010 Hybrid disputant le championnat du monde d'Endurance et les Yaris Rally1 de WRC, présentes elles aussi à Dreux. Malheureusement, on ne m'a pas invité à en prendre le volant ! Je me demande encore pourquoi... Il faudra se contenter de savourer leur démonstration depuis le bord de piste. C'est d'ailleurs la première fois que ces deux bêtes de course sont réunies en présence de leur cousine disputant le Dakar. Là encore, des carburants spéciaux sont au rendez-vous : un carburant renouvelable prenant pour base des résidus viniques (lie de vin et marc de raisin) pour la voiture du WEC et mélange de biocarburant de deuxième génération et d'eFuel synthétique pour la Yaris de WRC. ➤

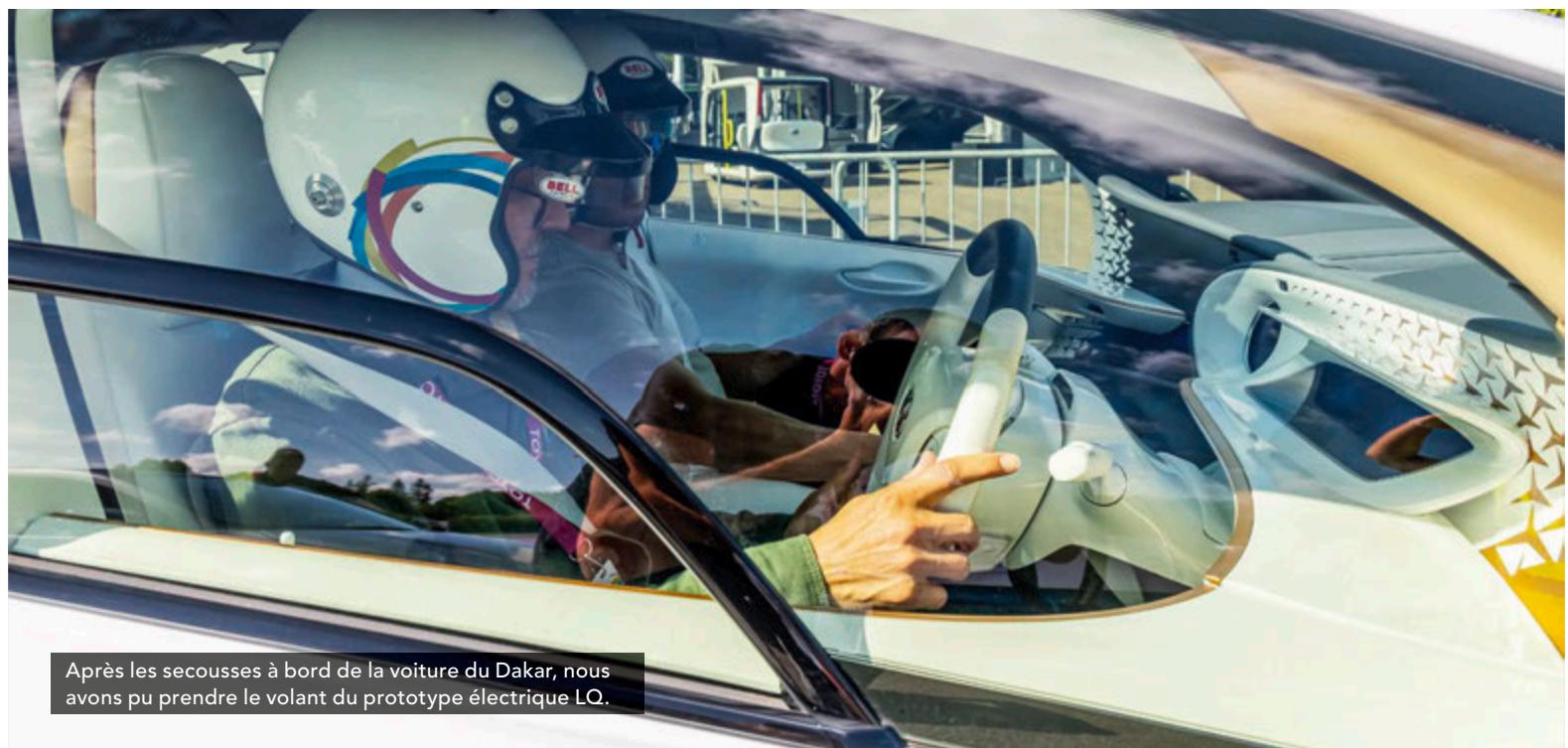


Réunies pour la première fois, les trois Toyota engagées dans les championnats du monde FIA testent de nouvelles technologies.

**Après avoir privilégié la pile à combustible hydrogène et longtemps boudé les véhicules à batterie, le groupe nippon se positionne enfin sur ce secteur.**



Le Toyota Hilux disputant le Dakar court avec un carburant composé à 70 % de biofuel.



Après les secousses à bord de la voiture du Dakar, nous avons pu prendre le volant du prototype électrique LQ.



TOYOTA

S'ils permettent dans une certaine mesure d'éviter de générer de nouvelles émissions, ces carburants renouvelables ont le défaut d'être produits en des quantités limitées et souvent avec un surcoût. Leur usage est donc limité à certaines applications "de niche" où le coût est un facteur secondaire.

Si les trois pur-sang engagés en championnat du monde sont très généreux en décibels, d'autres véhicules se montrent beaucoup plus doux pour les tympans fragiles. Ainsi, après s'être fait secouer sur une piste en terre dans un Hilux du Dakar piloté par un cador, se retrouver au volant du Hilux BEV Concept offre des sensations très contrastées. Au moment d'écraser l'accélérateur de ce qui n'est encore qu'un proto, pas de rugissements bestiaux : juste un léger sifflement qui trahit la présence d'un moteur électrique.

#### REVIREMENT TECHNOLOGIQUE

Après avoir privilégié la pile à combustible hydrogène et longtemps boudé les véhicules à batterie, le groupe nippon se positionne enfin sur ce secteur. Toyota a ainsi lancé, fin 2023, le premier modèle grand public 100 % électrique baptisé bZ pour "beyond Zero" ("au-delà de zéro émission"). En parallèle, Lexus propose déjà deux véhicules 100 % électriques : l'UX 300e et le RZ.

Pour Toyota, lancer une version électrique de son iconique pick-up vendu sur les cinq continents est stratégique, surtout face au développement de certaines marques chinoises. Cette commercialisation devrait intervenir courant 2025. Mais les ingénieurs japonais ne s'arrêtent pas là. Ils préparent déjà une version pile à combustible de son best-seller bon à tout faire.

Nous avons eu aussi l'occasion de prendre le volant de ce proto Hilux H2 venu tout droit d'Angleterre où il a été construit. Assez logiquement, il reprend des composants développés avec succès par la Mirai et embarque trois réservoirs d'hydrogène. L'intégration de la pile dans le compartiment moteur a nécessité quelques sacrifices :



**“Rien que cette année, nous avons prévu d'investir 8 milliards d'euros en recherche et développement.”**

Frank Marotte, président de Toyota France.



Le proto LQ incarne de manière spectaculaire le revirement de Toyota en matière électrique.



Toyota prépare déjà un pick-up à pile à combustible hydrogène.



Déjà présente dans nos rues sous la forme de taxis, la Toyota Mirai révèle les entrailles de sa pile à combustible hydrogène.

TOYOTA

à ce stade, le Hilux n'est propulsé que par ses seules roues arrière. Il devrait être commercialisé à l'horizon 2026.

En revanche, aucune date de sortie n'est annoncée pour le proto LQ. Sera-t-il d'ailleurs commercialisé un jour ? En attendant, ce concept car incarne de manière spectaculaire le tournant vers l'électrique à batterie pris par Toyota. Prendre place dans son habitacle immaculé et lumineux est une expérience rafraîchissante. C'est comme se retrouver aux commandes d'un vaisseau tout droit sorti d'un film de science-fiction.

Même sensation, mais pour des raisons différentes, lorsque l'on prend place dans le siège passager du proto Yaris AD. On est alors invité à presser un bouton rouge et la machine se met en marche sans la moindre intervention de son pilote. Ni au niveau des pieds, ni au niveau des mains ! Le pilote n'est là que par sécurité, au cas où le système de conduite autonome connaîtrait un bug. Ne nous y trompons pas : l'allure n'est pas celle d'une gentille promenade dominicale mais bien celle d'un tour chronométré ! Très bluffant, même s'il est peu probable qu'un tel système mette au chômage les pilotes pros qui sévissent sur les circuits du monde entier.

Il est en revanche fort probable que ceux-ci conduiront à l'avenir des voitures de course animées par un moteur à combustion hydrogène. C'est en tout cas la conviction d'Akio Toyoda. Grand amateur des sensations offertes par les voitures à moteur thermique, le président de Toyota est convaincu que cette technologie constitue l'avenir du sport automobile. La GR Yaris H2 vue en ouverture du Rallye de Belgique 2022 est d'ailleurs en démonstration à Dreux, elle aussi. Vue de l'extérieur, difficile de faire la différence avec une Rally1, pour être honnête. À quelques centaines de mètres se trouve la H2 Racing Concept. Il ne s'agit pour l'instant que d'une maquette qui préfigure le prototype qui disputera les 24 Heures du Mans à l'horizon 2028.

Hybride, électrique, pile à combustible, moteur à combustion hydrogène ou décarbonée... les ingénieurs Toyota sont sur tous les fronts. Et le géant japonais y met les moyens : “Rien que cette année, nous avons prévu d'investir 8 milliards d'euros en recherche et développement”, précise Frank Marotte, président de Toyota France. À une heure où l'industrie automobile est en pleine mutation, de tels investissements tous azimuts paraissent nécessaires pour espérer continuer à garder le statut de premier constructeur mondial. ■



Max Verstappen déplore la vague de répression lancée par la FIA.

# ACCÉLÈRE ET TAIS-TOI !

La liberté d'expression des pilotes et des concurrents est de plus en plus limitée par le pouvoir sportif qui n'hésite plus à sanctionner tout "mot de travers". Une répression qui pourrait bien inciter Max Verstappen à quitter la Formule 1 !

Par Alain Pernot

S'il a été auteur d'un écart de langage, Max Verstappen n'a pas fait d'écart de trajectoire à Singapour.





ERIC ALONSO / DPPI

Il suffit d'un écart de langage, prononcé par le champion du monde en pleine conférence de presse officielle en amont du Grand Prix de Singapour, pour que le petit monde de la Formule 1 prenne feu. Répondant à une question, Max Verstappen a évoqué le comportement apathique de sa monoplace en employant un adjectif vulgaire commençant (en anglais) par un *F*. Ce qui n'aurait pu être qu'un écart malheureux aussitôt oublié a vite pris des proportions démesurées. L'affaire a en effet été soumise aux commissaires sportifs qui ont infligé au champion du monde une sanction sous la forme de travaux d'intérêt général. Révolté, le pilote Red Bull a manifesté son mécontentement lors de la conférence de presse officielle faisant suite aux qualifications. À chacune des questions de l'animateur officiel, il s'est contenté de répondre par un mot, précisant aux journalistes présents qu'il serait disposé à répondre à leurs questions en un autre lieu. Ce qu'il fit, profitant de l'occasion pour expliquer que, dans un sport qui fait le choix de diffuser en direct de nombreuses communications radio à chaud, il est inévitable qu'il y ait des dérapages verbaux sous le coup de l'adrénaline. Max Verstappen n'est pas le seul à s'être fait rattraper par la "police du discours". Deux semaines plus tôt, c'était Sébastien Ogier qui était dans le viseur à l'occasion du Rallye de l'Acropole. L'octuple champion du monde s'était plaint, à l'issue de la première spéciale, que les organisateurs n'aient pas donné suite à la demande des pilotes de les faire partir toutes les quatre minutes (au lieu de trois) de manière à leur éviter d'être gênés par la poussière en suspension laissée par le concurrent précédent. "C'est dommage de se rendre compte que ce sport n'apprend rien. Nous faisons une demande parce que nous savons qu'il y aura de la poussière en suspension, mais ils disent non. Qu'est-ce qu'ils ont dans la tête? Rien! C'est dingue!" Dès la spéciale suivante,

l'écart de départ entre chaque concurrent était porté à quatre minutes, décision publiquement saluée par le champion français. Néanmoins, le pilote Toyota – réputé pour son franc-parler – se voyait infliger une amende de 30 000 € avec sursis! En s'appuyant sur l'article 12.2.1.F du Code sportif international, les commissaires ont considéré que ses propos portaient atteinte à la FIA.

### **En Endurance aussi, la patrouille rôde. Défense de glosier sur la Balance de performance, par exemple.**

Fin 2022, les législateurs ont introduit dans le règlement une clause interdisant tout commentaire relatif à la BoP, qui régit le championnat : "Les constructeurs, concurrents, pilotes et toutes les personnes ou entités associées à leurs engagements ne devront pas chercher à influencer l'établissement de la BoP ni en commenter les résultats, notamment par le biais de déclarations publiques, des médias et des réseaux sociaux." À la suite d'une interview accordée à un site Internet néerlandais

par son directeur Rob Leupen après les 24 Heures du Mans, l'équipe Toyota s'est ainsi vue condamnée à une amende de 10 000 € avec sursis par les commissaires qui ont indiqué qu'il s'agissait d'une "grave infraction au règlement", estimant que les propos tenus "remettent en question l'impartialité de la FIA". Petite précision apportée par le rapport des commissaires : "Tous les concurrents sont avertis qu'à l'avenir les infractions ne pourront plus faire l'objet d'un sursis." Autrement dit : "Tournez bien votre langue sept fois dans votre bouche avant de vous exprimer!"

Face à cette tendance répressive, soutenue par le président de la Fédération internationale de l'Automobile Mohammed Ben Sulayem – qui a récemment déclaré dans une interview que les pilotes ne doivent pas se comporter comme des rappeurs –, les pilotes réagissent mais de manière jusque-là désordonnée. Lando Norris et Lewis Hamilton ont publiquement soutenu Max Verstappen. Le septuple champion du monde a précisé que s'il avait lui-même écopé d'une telle sanction, il ne s'y plierait pas. Il encourage d'ailleurs le pilote Red Bull à faire de même. Hamilton déplore par ailleurs la comparaison faite par le président de la FIA entre pilotes et rappeurs, y décelant une connotation raciale regrettable. Il est toutefois ouvert à ce que des mesures soient étudiées pour limiter la diffusion de juron en direct. Sans surprise, Max Verstappen est le plus virulent d'entre eux. Le champion du monde menace tout simplement de quitter la Formule 1 si cette répression devait se poursuivre! "Une menace à ne pas prendre à la légère", affirme Helmut Marko, le conseiller spécial de Red Bull. ■

**Max Verstappen n'est pas le seul à s'être fait rattraper par la "police du discours".  
Sébastien Ogier s'est vu infliger une amende de 30 000 € avec sursis!**



NIKOS KATIKIS / DPPI



NIKOS KATIKIS / DPPI



*C'était en  
février 1982  
dans L'Auto-Journal...*

**EN MESURES**

**L/I/h :**  
3,65/1,58/1,35 m

**Poids :** 715 kg

**Puissance :**  
40 ch DIN à 5 300 tr/mn

**1000 m d.a. :**  
38,8 s

**Vitesse maxi :**  
139,4 km/h

**Consommation**  
**à 90 km/h :**  
6,1 l/100 km



Avec cette nouvelle Polo, qui, à l'avant, prend des airs de Golf, Volkswagen se lance dans le grand bain des citadines!

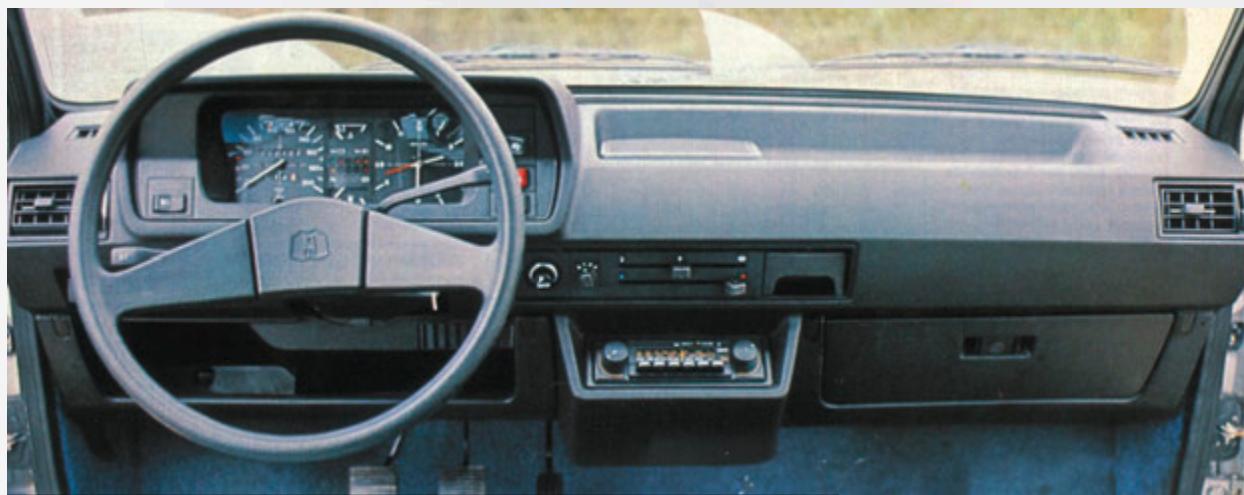
# LA VOLKSWAGEN POLO 1043 CM<sup>3</sup> À L'ESSAI

La Polo est née à bon compte, en étant un simple clone de la petite Audi 50. Mais la marque aux anneaux ayant ensuite délaissé le marché des citadines, il fallait bien que Volkswagen étudie en interne sa remplaçante. C'est chose faite au début des années 80, la Polo Mk2 prenant des airs de petit break.

Par **Bernard Carat** (1982) / **Thomas Riaud** (2024)

- "La première Polo, héritière de l'Audi 50, ne s'est jamais approchée du grand succès de la Golf, d'un style voisin mais plus coûteuse."
- "Cette seconde version, toujours sous le nom de Polo, est donc lancée sous la forme d'un petit break, avec un arrière habilement redessiné bien que d'aspect très utilitaire."
- "Cela est si vrai que Volkswagen, prévoyant des réactions de la clientèle, a déjà lancé la fabrication de la Polo classique anciennement Derby, la même en trois volumes."
- "La plus intéressante des récentes Polo n'est commercialisée en France que ces jours-ci, avec un certain retard sur les autres versions. Elle est la seule à être équipée d'un nouveau moteur de 1043 cm<sup>3</sup>."

- "Avec une compression de 9,5 on obtient 40 ch à 5300 tr/mn, c'est-à-dire la même puissance à 600 tours de moins que le 900 cm<sup>3</sup> précédent. De même, le couple a progressé de 1,2 mkg à 800 tours de moins."
- "Volkswagen a adopté pour réchauffer l'admission un « hérisson » électrique qui, lors des départs à froid, assure, par élévation de la température, la pulvérisation des gouttelettes d'essence."
- "La longueur hors tout a été portée à 3,65 m, avec une largeur inchangée de 1,58 m. Sur la bascule, en ordre de marche, le poids ne dépasse pas 715 kg, ce qui est vraiment peu."



Le tableau de bord de la Polo, assez proche de celui de la première Golf, ne respire pas une franche gaieté, mais il est assez rationnel et bien construit.

// Cette Polo de 40 ch se trouvait au mieux de sa forme, ce qui lui a permis d'atteindre des résultats plutôt étonnantes en vitesse. //

## ↑ Ses qualités

### VITESSE ÉLEVÉE

“Pour la Polo 40 ch, Volkswagen se contente d'annoncer une vitesse maximale de 135 km/h, en dessous de la réalité. À Montlhéry, nous avons chronométré les meilleurs tours à 139,4 km/h. Cette sous-évaluation est rare.”

### DIRECTION TRÈS DOUCE

“Aussi bien en virage qu'à l'arrêt, le volant reste extrêmement léger à tourner, ce qui est un grand avantage. Les manœuvres ne sont jamais pénibles et la conduite en montagne n'est pas fatigante.”

### TRÈS BONNE BOÎTE

“La boîte et sa commande n'avaient nul besoin d'être modifiées. Elles sont tout à fait positives avec des passages aussi faciles que précis.”



❶ Si l'habitabilité avant est excellente pour accueillir deux grands adultes, les places arrière sont, en revanche, difficiles d'accès, mais surtout inconfortables et étroites. ❷ Cette Polo de deuxième génération sera essentiellement diffusée avec cette carrosserie singulière chez nous, mais elle sera également déclinée en version coach avec un arrière "coupé". ❸ Ce petit break bénéficie d'un hayon pratique et d'un arrière transformable.



↔ Il est certain que les ingénieurs du groupe VAG sont meilleurs motoristes que spécialistes de la suspension. ↔

## ↓ Ses défauts

### SUSPENSION DURE

“Le train arrière réagit sèchement sur les inégalités, tandis que l'avant n'est pas des plus souples. Sur mauvaise route, la suspension peut donc être qualifiée de dure et de mal amortie.”

### QUATRIÈME PEU SOUPLE

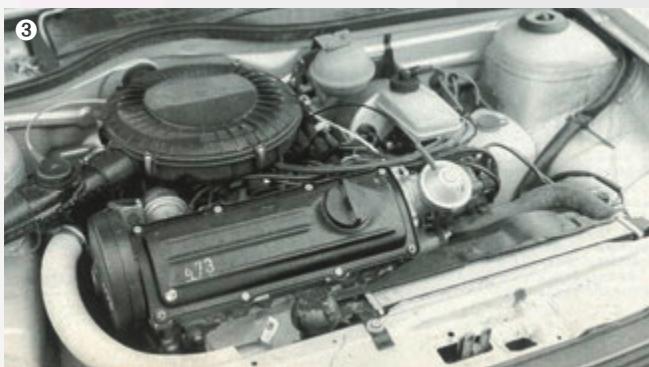
“La troisième peut être montée jusqu'à 130 km/h au compteur, ce qui la rend précieuse dans bien des cas, à cause de la faiblesse relative de la quatrième. Il est évident que ce moteur ne pourrait s'accommoder d'une cinquième plus longue ni même d'une quatrième « économique ».”

### FREINS TROP FERMES

“Dans l'ensemble, le freinage est efficace mais, comme cela est souvent le cas chez Volkswagen, il exige un effort important à la pédale. La résistance à l'échauffement n'est pas tellement convaincante et la stabilité à chaud sur coup de frein brutal n'est pas non plus exemplaire.”



❶ L'atout premier de cette citadine au style bien singulier pour la catégorie est sa ligne agréable de petit break de chasse, version Volkswagen. ❷ Les larges portières bénéficient de grands vide-poches. ❸ Le moteur, un petit 1 043 cm<sup>3</sup>, délivre 40 ch DIN au régime intéressant de seulement 5 300 tr/mn.



## Extraits...

■ "Les diverses consommations ne sont pas spécialement économiques, sans cependant pouvoir être considérées comme exagérées. À 75 km/h de moyenne, le chiffre a été de 5,95 l, alors que, sur le circuit routier, nous avons atteint 7,2 l à la moyenne de 96,3 km/h."

■ "Nous sommes assez loin des meilleures voitures françaises équivalentes mais, d'une part, il s'agit d'essence ordinaire et, d'autre part, ce problème est bien loin de revêtir, en Allemagne, la même acuité qu'en France. En effet, la plupart de nos compatriotes seraient fort étonnés s'ils connaissaient le prix des carburants outre-Rhin par rapport au pouvoir d'achat."

■ "Sur la Polo, le limiteur de pression arrière des freins est réservé à la version GL de 60 ch, ce qui est un choix regrettable. À froid, nous nous sommes arrêtés en 57 m et, à chaud, 97 mètres ont été nécessaires en partant de 100 km/h, soit une perte très importante."

■ "Cette petite voiture est-elle géante à l'intérieur ? Certainement pas aux places arrière, peu accessibles et étroites en longueur."

■ "La partie la plus moderne de cette Polo ne réside que dans le petit moteur de conception très moderne."

■ "Cette Polo conserve toutes les qualités traditionnelles des voitures du groupe. Elle apporte, en plus, une ligne assez originale qui suffira, peut-être, à la mettre à la mode."



Par Thomas Riaud

## Vu d'aujourd'hui

Elle a bien grandi au fil des ans la fourmi de Volkswagen, au point de dépasser dorénavant le gabarit des premières Golf ! Si cette dernière, qui souffle actuellement ses 50 bougies, en est à la huitième génération, la Polo change à un rythme moins soutenu, puisqu'elle n'en est qu'à sa sixième mouture. Et elle est rentrée dans le rang sur le plan du style, en optant pour une carrosserie unique à cinq portes, afin de rationaliser les coûts. Moins originale sur la forme, l'actuelle Polo n'en demeure pas moins une petite voiture polyvalente, désormais très fréquentable.

# SUZUKI VITARA

Ce petit SUV a eu droit à un deuxième restylage au printemps dernier et en a profité pour grimper en tarifs, en échange toutefois d'un équipement plus généreux. Mais il a conservé l'un de ses atouts : être proposé en boîte manuelle ou automatique avec, à chaque fois, le choix entre 2 ou 4 roues motrices. Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre

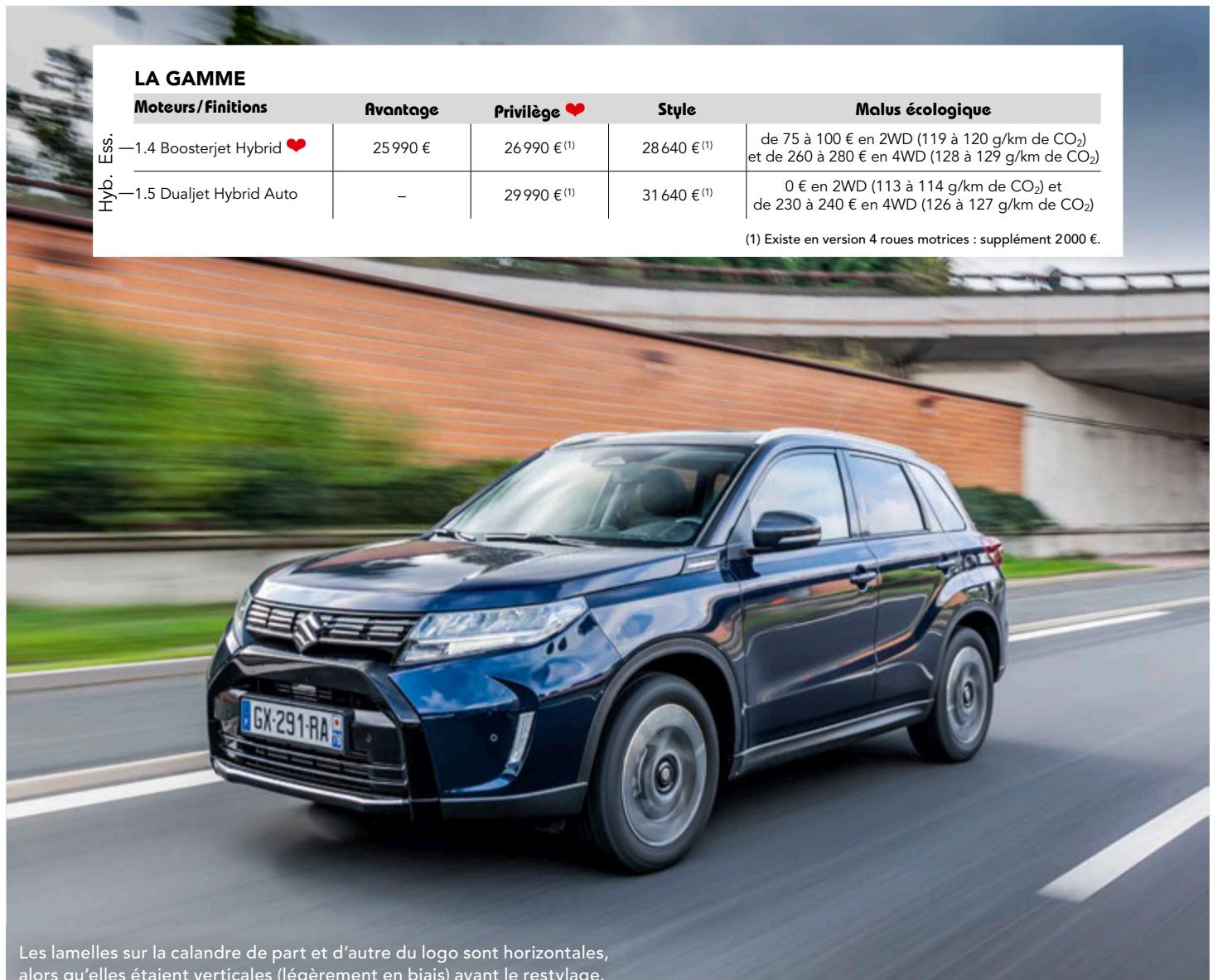
**L**e Vitara (baptisé "Escudo" dans certains pays) a une longue histoire, puisqu'il est présent dans la gamme du constructeur japonais depuis 1988. Évidemment, il a évolué entre-temps : apparue en... 2015, la quatrième génération est ainsi restylée pour la deuxième fois. Au programme, un peu d'esthétique, mais surtout un enrichissement de l'équipement, qui correspond à l'arrivée de la norme GSR 2, obligatoire depuis le 7 juillet dernier

pour tous les véhicules neufs. Désormais, le Vitara offre donc le régulateur de vitesse adaptatif, le détecteur de fatigue, le freinage automatique d'urgence et l'aide au maintien dans la voie, entre autres. Côté motorisations, en revanche, rien ne change. On retrouve le 1.4 Boosterjet et le 1.5 Dualjet, tous deux repris du S-Cross avec lequel le Vitara partage sa plateforme (en version raccourcie de 10 cm). Et chacun arbore l'appellation "Hybrid", même

si le premier cité n'a droit qu'à une micro-hybridation. L'un des points forts du SUV japonais concerne les transmissions. En effet, avec la boîte de vitesses manuelle comme avec la boîte automatique, il offre le choix entre 2 ou 4 roues motrices : rare! Jusque-là, il se distinguait également par un tarif modéré dans sa catégorie : c'est toujours le cas, même si ses prix ont gonflé à l'occasion du dernier restylage, avec une entrée de gamme plus chère de 1 000 €!

<b>LA GAMME</b>				
<b>Moteurs/Finitions</b>	<b>Avantage</b>	<b>Privilège ❤️</b>	<b>Style</b>	<b>Malus écologique</b>
ESS — 1.4 Boosterjet Hybrid ❤️	25 990 €	26 990 € <sup>(1)</sup>	28 640 € <sup>(1)</sup>	de 75 à 100 € en 2WD (119 à 120 g/km de CO <sub>2</sub> ) et de 260 à 280 € en 4WD (128 à 129 g/km de CO <sub>2</sub> )
HY — 1.5 Dualjet Hybrid Auto	-	29 990 € <sup>(1)</sup>	31 640 € <sup>(1)</sup>	0 € en 2WD (113 à 114 g/km de CO <sub>2</sub> ) et de 230 à 240 € en 4WD (126 à 127 g/km de CO <sub>2</sub> )

(1) Existe en version 4 roues motrices : supplément 2000 €.



Les lamelles sur la calandre de part et d'autre du logo sont horizontales, alors qu'elles étaient verticales (légèrement en biais) avant le restylage.

❤️ NOS COUPS DE CŒUR



Un peu désuète, la présentation n'a guère évolué avec le restylage, hormis la taille de l'écran et l'aérateur central. Celui-ci a cédé la place à la caméra qui détecte l'état de fatigue du conducteur.

## LES MOTEURS

### ESSENCE

#### 1.4 Boosterjet Hybrid ❤

Bien qu'il reçoive l'appellation "Hybrid", ce moteur n'a droit qu'à une micro-hybridation : il n'est pas possible de rouler à l'électricité seule. La nomenclature utilisée par Suzuki peut porter à confusion, alors même que l'autre motorisation est une "vraie" hybride, pouvant circuler avec le bloc thermique éteint. La partie thermique, justement, est ici constituée d'un 4 cylindres turbo 1.4 offrant 129 ch et 235 Nm sans compter la fée électricité. Dans sa version 2 roues motrices (traction), il dépasse à peine les 1 200 kg (1 214 pour être exact) : ses relances sont ainsi toujours faciles et largement suffisantes. La variante 4 roues motrices pèse 67 kg de plus selon notre balance. Un chiffre convenable, mais qui lui fait tout de même perdre 0,7 s au 0 à 100 km/h par rapport à la version 2 roues motrices (*voir tableau*). Au passage, les consommations de la version 4x4 grimpent de 0,3 l/100 km (6,4 l/100 km de moyenne), ce qui reste très raisonnable. À noter que le restylage a permis de gagner légèrement en consommation grâce à un travail sur le Cx, sans toucher aux motorisations.

### HYBRIDE

#### 1.5 Dualjet Hybrid Auto

Cette fois, la partie thermique est assurée par un 4 cylindres atmosphérique. Ce moteur est obligatoirement associé à une boîte automatique robotisée à simple embrayage (*voir "La transmission"*), contrairement à l'autre motorisation uniquement proposée avec une boîte manuelle. Bizarrement, alors qu'il s'agit là d'une "vraie" hybride, ses consommations sont supérieures (pas de beaucoup toutefois). Il faut dire que cette variante est un peu plus lourde, et le couple nettement inférieur contraint à "tirer" davantage sur la mécanique pour avancer de la même manière, sans parler de la boîte, lente. Plus gourmande, moins performante, moins agréable et plus chère : il n'y a que pour les allergiques à la boîte manuelle que cette motorisation peut se justifier.

## LA TRANSMISSION

### Manuelle

La motorisation 1.4 Boosterjet est obligatoirement couplée à une boîte manuelle, particulièrement agréable car dotée d'une course de commande courte, presque à la hauteur d'une sportive, aux verrouillages clairs. Pour ne rien gâcher, l'étagement n'est pas trop long et les relances sont faciles, même sur le dernier rapport.

### Automatique

Le moteur 1.5 Dualjet est associé à une boîte robotisée à simple embrayage piloté, digne

de feu les BMP6 de PSA. Elle dispose des mêmes atouts (des consommations pas trop affectées par l'automatisation) et affiche les mêmes faiblesses (de gros trous à chaque passage de rapport).

### Transmission intégrale

Avec chaque motorisation, il est possible d'opter pour les quatre roues motrices. Baptisée "AllGrip" chez Suzuki, cette transmission dispose, notamment, d'une position neige et même d'un blocage de différentiel central. En mode automatique, sur le sec, le Vitara est une traction.

**L/I/h/empattement : 4,19 / 1,78 / 1,60 / 2,50 m**

### MOTEUR ESSENCE

Puissance maxi (ch à tr/mn)

### 1.4 BOOSTERJET HYBRID \* ❤

129 à 5 500 + 14 ch (élec.)

Couple maxi (Nm à tr/mn)

235 à 2 000 + 53 Nm (élec.)

### Performances

Vitesse maxi (km/h)

184

0 à 100 km/h (s)

9,1

90 à 130 km/h en 4<sup>e</sup>/5<sup>e</sup>/6<sup>e</sup> (s)

9,5/11,4/14,3

### Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

6,1

### MOTEUR HYBRIDE

Puissance maxi (ch à tr/mn)

### 1.5 DUALJET HYBRID AUTO \*

102 à 6 000 + 33 ch (élec.)

Couple maxi (Nm à tr/mn)

138 à 4 400 + 60 Nm (élec.)

### Performances

Vitesse maxi (km/h)

174

0 à 100 km/h (s)

12,5

90 à 130 km/h en Drive (s)

10,2

### Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

6,3

\*Version 2 roues motrices.

**ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS**

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, alerte de franchissement de ligne, Android Auto et Apple CarPlay sans fil, banquette arrière rabattable 60/40, Bluetooth, caméra de recul, climatisation automatique monozone, écran central tactile 9 pouces, feux AV 100% LED, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et vélos, GPS, jantes alliage 17 pouces, lecture des panneaux de signalisation, phares et essuie-glace automatiques, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants, vitres électriques AV, volant réglable en hauteur et en profondeur.

**ÉQUIPEMENTS / OPTIONS**

	<b>Avantage</b>	<b>Privilège</b> ❤	<b>Style</b>
Accoudoir central AV	-	Série	Série
Aérateurs aux places AR	-	Série	Série
Aide au stationnement AV	-	-	Série
Éclairage de la boîte à gants	-	Série	Série
Plancher de coffre modulable	-	Série	Série
Prise 12 V dans le coffre	-	Série	Série
Projecteurs antibrouillard	-	Série	Série
Rétroviseur intérieur électrochrome	-	Série	Série
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	-	-	Série
Sellerie suédine et similicuir	-	-	Série
Sièges AV chauffants	-	Série	Série
Surveillance des angles morts	-	Série	Série
Toit ouvrant panoramique	-	-	Série
Tweeters AV	-	-	Série
Vitres AR électriques	-	Série	Série
Vitres AR surteintées	-	Série	Série

**LES FINITIONS****AVANTAGE**

Avec le restylage, le Vitara a gagné de série beaucoup d'équipements de sécurité, mais pas seulement : un écran central tactile de 9 pouces fait son apparition (le même que sur le S-Cross), avec une interface plus moderne qu'avant, même si elle est toujours assez loin des standards actuels en matière de fluidité. La dotation comprend aussi Android Auto et Apple CarPlay sans fil, l'accès et le démarrage mains-libres, la climatisation automatique et des jantes alliage de 17 pouces. Cette finition d'entrée de gamme est donc plutôt bien dotée et apporte plus que le strict minimum. Elle n'est proposée qu'avec la motorisation 1.4 Boosterjet Hybrid.

**PRIVILÈGE ❤**

(AVANTAGE + 1 000 €)

Pour 1 000 € de plus, vous avez droit à des vitres arrière électriques, à des sièges avant chauffants, à la surveillance des angles morts et à plusieurs petits détails comme des aérateurs aux places arrière ou l'éclairage de la boîte à gants, dont la trappe bénéficie d'une ouverture freinée : quel chic ! La somme de tous ces équipements vaut selon nous le prix demandé : c'est la finition que nous recommandons.

**STYLE (PRIVILÈGE + 1 650 €)**

Le cran supérieur ajoute encore des éléments comme le toit ouvrant panoramique, une sellerie partiellement garnie de suédine, des capteurs de stationnement avant ou des rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement. Des équipements agréables mais pas indispensables et, surtout, facturés à un prix un peu élevé. Cette finition, comme la précédente, est disponible sur les deux motorisations.

❶ Ça devient rare : les compteurs sont à aiguilles ! ❷ L'écran central a grandi, avec des graphismes plus modernes, et peut accueillir Android Auto et Apple CarPlay sans fil. ❸ Parmi les nouveaux équipements de série figure le régulateur de vitesse adaptatif. ❹ La boîte manuelle bénéficie d'un maniement agréable et d'un étagement assez court. ❺ Malgré ses 4,19 m de long, soit 11 cm de moins qu'un 2008, le Vitara offre autant d'espace aux jambes que le Peugeot. ❻ Le coffre peut dépasser 400 dm<sup>3</sup> : honorable !



Poids léger dans sa catégorie, le Vitara en profite pour offrir un très bon rapport consommations/performances, sans oublier un bon compromis confort/comportement routier.



Avec sa garde au sol de 175 mm, le Vitara n'est pas un baroudeur, bien qu'il puisse disposer d'une transmission intégrale et d'un équivalent de blocage de différentiel central.

## LES TEINTES

### Peinture non métallisée (de série)



White

### Peintures métallisées (590 €)



Titan Dark Gray



Cosmic Black Pearl



Silky Silver



Cool White Pearl

### Peintures métallisées So'Color (850 €)



Sphere Blue/toit noir



Bright Red/toit noir



Solar Yellow/toit noir



Savannah Ivory/toit noir



Ice Grayish Blue/toit noir

## LES PRINCIPALES OPTIONS

### PEINTURE MÉTALLISÉE OU PEINTURE MÉTALLISÉE SO'COLOR (590 OU 850 €)

Ce sont les seules options disponibles sur le Vitara : la peinture métallisée "simple" ou la variante "So'Color", qui consiste, en fait, en une teinte bicolore (avec toit noir). De quoi rendre votre Vitara un peu plus chic pour pas trop cher : une carrosserie biton dépasse facilement les 1 000 € chez la concurrence.

**SELON VOS GOÛTS**

### ACCESSOIRES

À défaut d'options montées en usine, le concessionnaire peut vous proposer divers accessoires. Rien de bien original, mais vous pouvez ajouter un crochet d'attelage, des bavettes derrière les roues, des barres de toit, des tapis de sol ou de coffre... Attention, pour tous les accessoires, les tarifs que vous glanerez sur catalogue ou sur Internet sont hors pose : pour le prix pose comprise, consultez votre concessionnaire.

**SELON VOS GOÛTS**

## LES JANTES



Jantes alliage léger 17 pouces (série sur Avantage et Privilège)



Jantes alliage léger polies 17 pouces (série sur Style)



## NOTRE CHOIX

### Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid Privilège

(26990 € hors options, malus écologique de 75 à 280 €)

Le 1.4 Boosterjet est à la fois moins cher, plus performant, plus agréable et plus sobre.

Il n'y a donc pas d'hésitation, sauf si vous ne pouvez conduire qu'une voiture avec une boîte de vitesses automatique. Pour la finition, nous vous recommandons le niveau intermédiaire Privilège, déjà bien doté, pour une addition pas trop salée. Une offre commerciale propose même une réduction de 4 000 € jusqu'à fin octobre... Ne vous reste plus qu'à choisir, selon vos besoins, entre une transmission 2 ou 4 roues motrices.

# BMW SÉRIE 3

**Sur la route depuis 1975, la Série 3 a toujours été l'un des modèles phares du constructeur allemand. Même si elle est moins sur le devant de la scène que les générations précédentes, la dernière en date ne démerite pas.** Par Didier Laurent

**S**on credo, c'est le plaisir de conduite qu'elle est supposée offrir. Et sur la route, cela se vérifie, même si les propriétaires des anciennes générations ne retrouveront pas le dynamisme qui a fait la réputation de cette "béhème". Déclinée en berline, en coupé et en break Touring, la Série 3 a de quoi séduire tous les profils de conducteurs, à condition qu'ils aiment être installés assez bas et au cœur d'un poste de conduite un peu confiné. Afin de ne pas démoder le modèle qu'elle a remplacé, mais aussi pour rester dans le coup au fil des restylages, l'actuelle Série 3 évolue par touches et conserve sa fraîcheur. Toutes les motorisations donnent généralement satisfaction, rappelant les qualités de motoriste de BMW. À bord, la qualité de finition va de "bonne" à "très bonne". En revanche, l'habitabilité n'est pas la qualité première de la Série 3. Toutefois, des progrès ont été réalisés au niveau de la banquette, à condition de n'être que deux à l'occuper. Le coffre est convenable, mais la malle de la berline est bien sûr moins pratique que le hayon de la Touring (qui mesure la même longueur). En occasion, le diesel domine, suivi de l'hybride rechargeable et des blocs essence. Ces derniers ont notre préférence, pour la tranquillité d'usage et l'agrément fourni. Pour les gros rouleurs, les diesels restent un meilleur choix.

LES INFOS CLÉS			
<b>Essence :</b> à partir de 26 000 €*			
<b>Diesel :</b> à partir de 23 000 €*			
<b>Hybride rechargeable :</b> à partir de 28 000 €*			
<b>Génération :</b> septième			
<b>Commercialisation :</b> mars 2019			
<b>Restylages :</b> juillet 2022 et juillet 2024			
<b>Nombre d'exemplaires en circulation :</b> 11 000			
*Moins de 100 000 km.			

BMW SÉRIE 3	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis	
318i	156	6,3*	Essence	Cette calibration "basse" du 2.0 turbo pour constituer un prix d'appel peut s'envisager si vous roulez peu et ne faites ni autoroute ni montagne. Et si, en plus, le prix est doux... Sinon, passez à l'étage supérieur.
<b>320iA</b>	<b>184</b>	<b>7,6</b>		<b>Puissance, douceur et agrément sont au rendez-vous. La boîte automatique est la seule disponible, mais elle est légitime pour ce type de motorisation, avec ou sans transmission intégrale. C'est notre choix, car c'est la version la plus polyvalente. Les gros rouleurs peuvent néanmoins se tourner vers le diesel.</b>
330iA	258	7,6		Cette motorisation existe en deux ou quatre roues motrices, mais uniquement en BVA. Attention, il s'agit d'un 4 cylindres turbo et non d'un 6 en ligne.
M340iA xDrive	374	10		Si vous cherchez un 6 cylindres turbo performant, vous avez frappé à la bonne porte. Tout est réglé sur le mode sport, du look aux suspensions, en passant par le niveau de finition.
M3	510/530/550	10		Une sportive pur jus (6 cylindres), avec différentes combinaisons qui font varier sa puissance et son poids. Elle est même proposée en break Touring, pour les papas très pressés.
320eA	204	50 km d'autonomie électrique, 7,7 l/100 km batterie vide	Hybride rechargeable	Elle cumule un moteur essence de 163 ch avec un électrique de 109 ch. Le tout associé à une batterie de 12 kWh, qui vous permettra de rouler environ 40 km en tout électrique. Malgré le poids, les performances sont au rendez-vous.
330eA	292	50 km d'autonomie électrique, 8 l/100 km batterie vide		La même en plus puissante : elle associe une motorisation essence de 184 ch et une électrique de 113 ch. La batterie est aussi identique, tout comme le kilométrage en "zéro émission".
316d	122	4,4*		Si vous vous offrez une Série 3 pour le plaisir de conduire, choisissez un moteur plus démonstratif. C'est toutefois l'un des rares, avec les 318d et 320d, à être disponible avec une boîte manuelle.
318d	150	5,8	Diesel	Le même moteur avec plus de pep, aussi proposé en mild hybrid 48 V à partir de fin 2021. Un choix cohérent, frugal en carburant et assez répandu en occasion.
320d	190	6,4 (xDrive)		Toujours et encore le bon 4 cylindres diesel, mais en 190 ch, ce qui en fait la meilleure version "gazole" si on reste rationnel. Elle ajoute la possibilité de profiter de la transmission intégrale xDrive.
330d	265/286	6*		Un 6 cylindres en ligne, avec une belle courbe de couple et de la puissance à tous les étages. La version 286 ch est également celle qui adopte un système mild hybrid 48 V. La conduite est onctueuse.
M340dA xDrive	340 ch	5,9*		Un diesel sportif grâce au couple généreux, avec boîte automatique et transmission intégrale. Si l'opportunité s'offre à vous, pourquoi pas... *Donnée constructeur.



## NOTRE CHOIX

**BMW 320iA**  
Edition Sport 2020  
**29 000 € / 60 000 km**



### TECHNIQUE

#### MOTEUR

Puissance maxi	184 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1350 tr/mn
Type	4 cylindres turbo
Puissance administrative	10 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique, 8

#### Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques	225/45 R 18

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,71/1,83/1,44/2,85 m
Poids/tractable freiné	1533/1 600 kg

### LA CONDUITE

#### Performances/Freinages

1000 m d.a.	28,9 s
0 à 100 km/h	7,7 s
90 à 130 km/h (en Drive)	7,2 s
Vitesse maxi	220 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/64 m

### LA VIE À BORD

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/148 cm
Volume coffre (5 places)	480 dm³

### LE BUDGET

Assurance<sup>(1)</sup> : 855 € | Carte grise<sup>(2)</sup> : 333 €

#### Consommation/Autonomie

Moyenne	7,6 l/100 km
Ville/route/autoroute	9/7,2/6,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	776 km/59 l

#### Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	709 €	Distribution	chaîne
Amortisseurs AR	548 €	Embrayage	BVA
Disques AV <sup>(3)</sup>	357 €	FAP	2 119 €
Disques AR <sup>(3)</sup>	292 €	Pneus <sup>(3)</sup>	380 €
Plaquettes AV <sup>(4)</sup>	228 €	Feu AV	2 998 €
Plaquettes AR <sup>(4)</sup>	173 €	Feu AR	587 €
Filtre à air	52 €	Bouclier AV	674 €
Filtre à huile	28 €	Bouclier AR	737 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

### LE BILAN FIABILITÉ

Cette génération de la BMW Série 3 a fait l'objet d'un nombre important de rappels. Néanmoins, elle échappe à la grosse opération qui vient d'être diligentée sur 1,5 million de voitures pour corriger le système de freinage. Sinon, les pièces maîtresses ne font pas défaut et les pannes d'envergure sont rares. De quoi envisager un achat serein.

## LES PANNEES

### PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

#### MOTEURS DIESEL

Les progrès sont flagrants par rapport à la version 1 951 cm<sup>3</sup> – 1 995 cm<sup>3</sup> aujourd'hui – qui a tourné le dos aux soucis récurrents de turbo, de vanne EGR, d'injecteurs ou de débitmètre de carburant. Néanmoins, en 190 ch (320d), ce bloc moderne renoue un peu avec ses vieux démons, et des avaries sur la vanne EGR (un rappel a eu lieu sur le refroidisseur) ou le turbo sont parfois constatées. Les 6 cylindres présentent un bilan voisin. Une bonne tranquillité d'usage dans tous les cas, à condition de bien respecter la fréquence de l'entretien.

#### MOTEURS ESSENCE

Les entrées à l'atelier concernent principalement des problèmes d'origine électronique. Les propriétaires rapportent des à-coups de fonctionnement ou des ratés, qui se soldent le plus souvent par des reprogrammations. La Série 3 a d'ailleurs connu un nombre de mises à jour assez important, comme d'ailleurs la plupart des voitures contemporaines, qui embarquent de l'électronique et de l'informatique à haute dose. La remarque vaut également pour la boîte de vitesses automatique à 8 rapports.

### AUTRES DÉFAILLANCES

#### VERSIONS HYBRIDES RECHARGEABLES

Sur les 320eA et 330eA, toutes deux équipées de la même batterie haute tension pour constituer un attelage PHEV (11,5 kWh nets), une défaillance au niveau de l'une des cellules peut provoquer un court-circuit. Le risque principal est celui d'un incendie, particulièrement quand la voiture est en charge. Un rappel a concerné les exemplaires produits en 2020.

#### BIELLETTE DE DIRECTION

Ce défaut de jeunesse avait touché l'ancienne génération dans une moindre mesure, puisqu'il s'agissait d'une usure prématuée. Ici, les biellettes de direction présentent un risque de casse, d'où le besoin de les remplacer prématûrement. Un rappel a finalement été organisé, car, en cas de casse nette, l'auto n'a plus de direction. Ce problème touche plutôt les modèles fabriqués avant l'automne 2019.

## LES RAPPELS

### MAJEURS

#### RISQUE D'INCENDIE (MAI 2023)

Sur 16 236 voitures fabriquées avant avril 2023, un message "Entraînement défectueux" ou "Surchauffe du moteur" au tableau de bord ou bien un dégagement de fumée dans le compartiment moteur peut survenir. Dans de rares cas, des dépôts inflammables peuvent se former dans le système d'admission. Cela pourrait conduire à une carbonisation locale, voire à un début d'incendie. Une fonction de protection basée sur le téléchargement d'un logiciel doit être

installée; cela passe par la reprogrammation de plusieurs boîtiers électroniques.

#### VANNE EGR (AOÛT 2023)

Sur les 4 et 6 cylindres diesel, la vanne EGR, dont le rôle est de gérer la recirculation des gaz d'échappement, peut surchauffer et déclencher un incendie. En cause, son radiateur de refroidissement qui assure mal sa fonction. Sur les voitures concernées (15 145 au total), toutes fabriquées avant fin 2022, plusieurs pièces doivent être changées.

### MINEURS

#### COLONNE DE DIRECTION (DÉCEMBRE 2023)

Sur les voitures produites entre le 15 août et le 17 octobre 2023, la fixation du servomoteur sur le boîtier de la crémaillère du système de direction peut être défectueuse et doit être remplacée (risque de blocage de la direction).

celle qui concerne les airbags Takata, plus large mais qui touche des modèles fabriqués antérieurement. Dans le cas présent, et sur les quelques centaines d'autos fabriquées entre le 12 et le 25 juillet 2024, un défaut de fabrication de l'airbag passager peut entraîner une perte de pression lors de son activation, empêchant son déploiement correct et compromettant son rôle protecteur. L'airbag défectueux est remplacé sur les autos concernées.

#### AIRBAG PASSAGER (SEPT. 2024)

Une opération à ne pas confondre avec



# RPHA 91

LE MODULABLE  
RÉINVENTÉ



À partir de **549.90 €**  
2XS à 2XL

**PINLOCK<sup>120</sup>**  
INCLUS

**SMART HJC**  
COMPATIBLE

[hjchelmets.eu](http://hjchelmets.eu)



# POUR TOUS LES GOÛTS

**Électrique ou thermique, votre prochain deux-roues ? Pour évoluer en centre-ville uniquement ou voir plus loin ? Voici cinq propositions qui explorent différents chemins.**

Par Guillaume Geneste Photos Yann Lefebvre

l'univers du deux-roues n'échappe pas à l'électrification. Sur les cinq nouveautés essayées dans ce dossier, trois se rechargent à l'aide d'une prise électrique. Ce qui ne signifie pas pour autant qu'elles se ressemblent toutes et présentent des prestations similaires. Pas grand-chose de commun, en effet, entre le Vespa Primavera Elettrica, équivalent 50 cm<sup>3</sup>, destiné à faire chavirer les coeurs "*intra-muros*", et la Zero DS capable de performances impressionnantes. Entre les deux, le Zeway swapperTwo+ cherche à simplifier la recharge des batteries. Kymco Downtown GT et Yamaha RayZR conservent un monocylindre de 125 cm<sup>3</sup>. Ces deux représentants de l'Ancien Monde restent à ce jour le meilleur compromis pour qui souhaite utiliser son deux-roues quotidiennement pour des trajets domicile/travail sans contraintes.



# Un petit scooter utilitaire réussi



Le tableau de bord numérique rassemble l'essentiel des infos nécessaires à la conduite.



Le petit Yamaha RayZR 125 est taillé pour la ville, où sa compacité et sa légèreté lui permettent de se faufiler aisément.

## YAMAHA RAYZR 125

**2499 €**

**Le nouveau Yamaha RayZR cherche le compromis idéal avec un look soigné, un moteur volontaire et un tarif serré.**

**L**e nouveau Yamaha RayZR est un petit scooter de 125 cm<sup>3</sup> accessible. Son prix de 2499 € très bien placé permet d'attirer une large clientèle soucieuse d'acquérir un deux-roues simple et pratique au quotidien. Première bonne surprise, malgré son prix, le RayZR affiche un look agressif et travaillé avec son petit saute-vent et ses prises d'air de chaque côté du phare au design élaboré. L'ensemble ne manque pas d'allure, d'autant que le Yamaha est très compact. Une compacité qui est aussi synonyme de facilité de conduite et de maniabilité. Cela se confirme dès les premiers tours de roues. Très léger, le RayZR se faufile et passe partout. Certes, son petit moteur de 125 cm<sup>3</sup> avouera rapidement ses limites en dehors des centres urbains (vitesse maxi d'à peine 100 km/h), mais il fait preuve d'allant. Au

démarrage, par le biais du starter électrique ou d'un bon vieux kick, le conducteur ressentira quelques vibrations au ralenti qui disparaissent ensuite. Ce petit 125 cm<sup>3</sup> dispose d'un stop/start pour restreindre son appétit (consommation normalisée de 1,8 l/100 km) mais aussi d'une

assistance électrique au démarrage. La selle est très accueillante et confortable; le coffre placé en dessous pourra recevoir un Jet. Le petit saute-vent est plus là pour l'esthétique qu'autre chose mais, dans l'ensemble, le comportement routier est très bon. Bon point également pour le freinage (disque avant

et tambour arrière sans ABS) qui se révèle efficace compte tenu du poids très limité et facile à doser. Le tableau de bord numérique avec indicateur de conduite "éco" donne les informations capitales; dommage, il s'avère peu lisible en cas de pluie.

**PLUS**  
Rapport  
prix/prestations  
Maniabilité

**MOINS**  
Performances limitées  
Coffre restreint

## EN CHIFFRES

Données constructeur

### LA TECHNIQUE

- Moteur :** ■ monocylindre 125 cm<sup>3</sup>
- Puissance maxi :** ■ 8,1 ch à 8500 tr/mn
- Couple maxi :** ■ 9,7 Nm à 5000 tr/mn
- Empattement :** 1280 mm
- Hauteur de selle :** ■ 785 mm
- Poids :** ■ 99 kg

### LA CONDUITE

- Vitesse maxi :** ■ 98 km/h
- Transmission :** variateur/courroie
- Freinage :** ■ disque AV/tambour AR
- Roues AV/AR :** 12/10 pouces

### LE BUDGET

- Consommation :** ■ 1,8 l/100 km
- Réservoir :** ■ 5,2 l

### Le bilan aj

**Ce scooter urbain est un partenaire idéal pour quiconque recherche un petit deux-roues du quotidien, au look sympa et facile à conduire. Sa compacité et son moteur plein de bonne volonté jouent en faveur du RayZR. Le tout pour moins de 2500 €.**

# Un scooter GT abouti et plaisant

Ce scooter GT entend se faire une place face aux références du marché (Honda Forza et Yamaha XMax). Pour y parvenir, Kymco s'est concentré sur l'essentiel : des prestations dynamiques et un look réussi.

**L**a version 125 cm<sup>3</sup> du Kymco DownTown a bien l'intention d'attirer à elle les conducteurs à la recherche d'un deux-roues pratique, efficace et disposant d'un look affirmé. De ce point de vue, la version 125, qui reprend l'apparence de la version 350 cm<sup>3</sup>, en impose. De quoi profiter d'un gabarit très valorisant et permettant également de bénéficier notamment d'un grand coffre sous la selle servant à ranger un casque Jet et un intégral. Le DownTown reçoit aussi de grosses roues de 15 pouces à l'avant et de 14 pouces à l'arrière. De quoi améliorer le comportement routier et le confort, même si la suspension arrière reste un peu sèche sur les grosses irrégularités. La selle épaisse compense en partie cela, mais sa hauteur importante et sa largeur pourront représenter un

handicap pour les conductrices et conducteurs de petite taille en manœuvre et à l'arrêt. Une fois lancé, le DownTown permet de profiter d'une belle stabilité et d'une maniabilité très correcte compte tenu de son gabarit imposant. Il est capable de jolies accélérations à condition de tirer un peu sur le moteur, la puissance et le couple étant disponibles à des régimes élevés. La position de conduite est plaisante et le freinage (avec ABS) aisément doser. Côté consommation, les 2,7 l/100 km sont légèrement optimistes mais avec environ 3 l/100 km réels, le réservoir de 12,5 litres offre une belle autonomie d'un peu plus de 400 km. Le tableau de bord numérique permet de regrouper de nombreuses informations et s'avère facile à lire et à appréhender.

**PLUS**  
Finitions  
Maniabilité  
**-**  
**MOINS**  
Hauteur de selle  
Gabarit imposant

## EN CHIFFRES

Données constructeur

### LA TECHNIQUE

- **Moteur :** monocylindre 124 cm<sup>3</sup>
- **Puissance maxi :** 12,2 ch à 9000 tr/mn
- **Couple maxi :** 11 Nm à 7250 tr/mn
- **Empattement :** 1555 mm
- **Hauteur de selle :** 838 mm
- **Poids :** 172 kg

### LA CONDUITE

- **Vitesse maxi :** 120 km/h
- **Transmission :** variateur/courroie
- **Freinage :** disques AV/AR et ABS
- **Roues AV/AR :** 15/14 pouces

### LE BUDGET

- **Consommation :** 2,7 l/100 km
- **Réservoir :** 12,5 l

### Le bilan aj

Ce scooter GT 125 offre de belles prestations routières. Plaisant à mener avec son moteur puissant, il assure aussi bien en ville qu'en dehors. S'il se concentre sur l'essentiel, le Kymco DownTown présente un beau rapport prix/prestations.

**KYMCO DOWNTOWN 125 GT**  
**4 999 €**

Le Kymco DownTown affiche un look valorisant. Attention quand même à une hauteur de selle importante.

Le tableau de bord numérique regroupe l'intégralité des informations, qui s'avèrent très lisibles.



# Une gueule d'amour

Avec son look indémodable, le Primavera Elettrica promet de faire chavirer le cœur des jeunes urbains. Au prix fort...

**L**es scooters Vespa arborent des lignes traditionnelles et facilement reconnaissables. Le petit Primavera Elettrica ne déroge pas à cette règle. Très simple à identifier avec ses clignotants intégrés dans le tablier avant et ses jantes en alliage à bâtons ou ses suspensions Paralever à basculeur, le petit scooter électrique fait craquer tout le monde. Surtout lorsqu'il se pare d'un couleur pastel, comme ici. Compte tenu de sa motorisation équivalente à 50 cm<sup>3</sup>, le petit Vespa électrique ne pourra pas s'aventurer bien loin hors des centres urbains au vu de sa vitesse de pointe bridée à seulement 45 km/h. En revanche, pas de panique : en ville, les accélérations sont suffisantes pour ne pas être englué dans le trafic. Malgré le poids plus élevé de la chaîne de traction par rapport à un modèle thermique, le Primavera Elettrica reste ultra-facile à prendre en main et très maniable. Il dispose d'un mode Eco (vitesse maxi de 30 km/h) et d'un mode Power, à privilégier pour l'agrément de conduite au détriment de l'autonomie. Il propose aussi un mode Reverse transformant les manœuvres



Le style Vespa se retrouve aussi dans ce tableau de bord qui associe indicateurs analogiques et numériques.

en marche arrière en jeu d'enfant. Pas de souci non plus côté freinage, puissant et facile à doser. La selle s'avère assez confortable, au moins en solo. Le coffre sous selle est en mesure d'accueillir un casque Jet ou le chargeur pour la batterie.

Pour sa recharge, le petit scooter Vespa peut être directement branché sur secteur ; il est aussi possible d'extraire la batterie pour assurer sa recharge. L'autonomie d'un peu moins de 70 km permet de se déplacer en ville pendant deux ou trois jours.



En ville, la légèreté et la maniabilité de ce petit Vespa Primavera Elettrica 45, accessible sans permis, font des merveilles.

**VESPA PRIMAVERA Elettrica 45**

**5199 €**

## EN CHIFFRES

Données constructeur

### LA TECHNIQUE

- **Moteur :** ■ électrique équivalent 50 cm<sup>3</sup>
- **Puissance maxi :** ■ 4,1 ch
- **Couple maxi :** non communiqué
- **Batterie :** ■ 2,3 kWh
- **Empattement :** 1330 mm
- **Hauteur de selle :** ■ 785 mm
- **Poids :** ■ 111 kg

### LA CONDUITE

- **Vitesse maxi :** ■ 45 km/h
- **Transmission :** directe
- **Freinage :** ■ disque AV/tambour AR
- **Roues AV/AR :** 12/12

### LE BUDGET

- **Autonomie :** ■ 68 km
- **Temps de recharge :** ■ 4 h pour passer de 0 à 80%

### Le bilan aj

Ne nécessitant pas de permis, ce Vespa Primavera Elettrica est un petit scooter destiné aux jeunes citadins. Idéal dans le cadre d'un usage urbain quotidien, ce deux-roues, aux lignes irrésistibles, distille un bel agrément de conduite.

#### PLUS

Style inimitable  
Maniabilité exemplaire

#### MOINS

Prix élevé  
Performances limitées



CYGNUS  
RAYZR



## Nouveau Yamaha RayZR. Un prix aussi léger que son poids Un 125 cm<sup>3</sup> de 99 kg à seulement 2 499 €

**50€/MOIS<sup>(1)</sup>**

ASSURANCE PERTÉ FINANCIÈRE INCLUSE

PENDANT 36 MOIS EN LOA  
APRÈS UN 1<sup>ER</sup> LOYER DE 99 €



Un crédit vous engage et doit être remboursé.

Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

(1) Exemple de Location avec Option d'Achat (LOA) ballon et assurance facultative You Value Protect incluse (**Garantie Perte Financière**) pour une Yamaha Ray ZR au prix de 2 499 €<sup>TTC</sup> pour une durée de **37 mois** et **14 800 km** (kilométrage fin de contrat). Le coût de Location avec Option d'Achat (LOA) ballon : Dépôt de garantie : **0 €**. **Premier loyer** à la livraison hors assurances : **92,75 €<sup>TTC</sup>** suivi de **36 loyers de 43,56 €<sup>TTC</sup>** hors assurances. Coût total des loyers : **1.660,91 €<sup>TTC</sup>**. **Option d'achat finale 1 349,46 €<sup>TTC</sup>**.

**Montant total dû par le locataire en cas d'option d'achat : 3 010,37 €<sup>TTC</sup>**. Le coût de l'assurance facultative You Value Protect (Garantie Perte Financière) s'élève à 6,25 €<sup>TTC</sup> par mois en plus du loyer mensuel indiqué plus haut. Le coût total de l'assurance sur toute la durée de la location avec option d'achat s'élève à 231,25 €<sup>TTC</sup>. Contrat d'assurance facultative négocié par Yamaha Motor Finance France SAS auprès de la société Allianz IARD, entreprise régie par le Code des assurances. Cette location avec option d'achat est distribuée par votre concessionnaire Yamaha qui agit en tant qu'intermédiaire de crédit non exclusif de Yamaha Motor Finance France SAS apportant son concours à la réalisation d'opérations de crédits sans agir en qualité de Bailleur. **Offre sur la base du tarif au 01 avril 2024**, sous réserve de modification et d'acceptation par Yamaha Motor Finance France SAS, 5 avenue du Fief, 95310 Saint-Ouen-l'Aumône France SAS au capital de 36 000 000 € – RCS Pontoise 844 539 197 - N° ORIAS 19 006 547 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). Société soumise à l'autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) 4 Place de Budapest CS 92 459 75436 PARIS CEDEX 09. Vous disposez d'un droit de rétractation.

[www.yamaha-motor.fr](http://www.yamaha-motor.fr)

**YAMAHA MOTOR SERVICES** | **YAMALUBE** | **MY GARAGE** BUILDING BIKES TO BELIEVE IN | **YOU YAMAHA MOTOR FINANCE** | **YOU Easy Lease**

« Move Live Love » : Bouger Vivre Aimer - Revs your heart : Et votre cœur bat plus fort. Building bikes to believe in : Configurez la Yamaha de vos rêves.



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

# Un vrai trail accessible avec le permis B

**Véritable trail haut sur pattes, le DS de Zero Motorcycles peut évoluer sur tous les terrains, en douceur ou comme un dragster.**

**L**e nouveau modèle de Zero Motorcycles en impose tant par son gabarit que par ses performances. Le large guidon, la hauteur de selle impressionnante ou les très grandes roues de 19 et 17 pouces assimilent cet équivalent 125 cm<sup>3</sup> à un vrai gros trail. D'ailleurs, avec 239 kg, ce n'est pas un deux-roues à mettre entre toutes les mains et il se destine aux conducteurs ayant une certaine habitude de la moto. Pourtant, la maîtrise est facile même avec l'absence de levier d'embrayage (il n'y a pas de boîte de vitesses), mais la commande de frein arrière au pied droit demande un petit temps d'adaptation. Le large guidon s'avère un peu gênant pour se faufiler en ville, mais pour le reste, la DS donne beaucoup de plaisir. En silence et de façon instantanée, elle accélère très fort et permet de se sortir de n'importe quelle embûche grâce à sa motorisation

offrant 60 ch en pointe (15 ch en continu). L'accélérateur est heureusement facile à doser et plusieurs modes de conduite (dont un mode pluie pour éviter le patinage) sont disponibles. La DS dispose de suspensions à grands débattements qui donnent la possibilité de profiter d'un confort satisfaisant. Sur route, elle gomme bien les irrégularités ; sa vitesse de pointe d'un peu moins de 140 km/h et son autonomie réelle d'environ 200 km permettent même de s'aventurer hors de la ville, voire sur des chemins. Attention quand même au poids élevé qui se fait sentir, notamment à basse vitesse, malgré un centre de gravité assez bas. Pour sa recharge, la Zero DS dispose d'un câble qu'il est possible de placer dans le coffre en lieu et place du classique réservoir. En revanche, le Rapid Charger 6 kW qui sert à recharger en moins de deux heures est très cher (3 000 €).



Le compteur numérique regroupe de très nombreuses informations. Il s'avère plaisant à utiliser et facile à lire.



**ZERO DS**  
**18 555 €**

Cette véritable moto en impose par son gabarit, ses performances et son comportement routier.

## EN CHIFFRES

Données constructeur

### LA TECHNIQUE

- **Moteur :** ■ électrique équivalent 125 cm<sup>3</sup>
- **Puissance maxi :** ■ 60 ch
- **Couple maxi :** ■ 132 Nm
- **Batterie :** ■ 14,4 kWh
- **Empattement :** 1525 mm
- **Hauteur de selle :** ■ 805 à 865 mm
- **Poids :** ■ 239 kg

### LA CONDUITE

- **Vitesse maxi :** ■ 139 km/h
- **Transmission :** directe par courroie
- **Freinage :** ■ combiné disque AV/disque AR
- **Roues AV/AR :** 19/17 pouces

### LE BUDGET

- **Autonomie :** ■ 157 km
- **Temps de recharge :** ■ 4 h 30

## Le bilan aj

**La Zero DS est un vrai trail aux performances élevées, capable d'affronter la ville, la route et même le tout-chemin. Mieux vaut avoir une certaine expérience moto avant de vouloir la chevaucher. Ah, si seulement elle était moins chère...**

### PLUS

Performances très élevées  
Comportement routier

### MOINS

Gabarit imposant  
Tarif exorbitant

Le système d'échange de batteries du Zeway Swapper permet de ne plus avoir à se préoccuper du temps nécessaire à la recharge des batteries.



Le tableau de bord numérique s'avère peu lisible en cas de pluie.



**ZEWAY SWAPPERTWO+**  
à partir de 180 €/mois

# Une autre approche du deux-roues électrique

Uniquement proposé à la location, le swapperTwo+ de Zeway permet de s'affranchir de la recharge en effectuant un changement de batteries dans l'une des 150 stations à disposition.

Zeway poursuit le développement de son offre avec les swapperTwo et Two+, deux scooters 100 % électriques. Le premier est un équivalent 50 cm<sup>3</sup> et le second un équivalent 125. Le swapperTwo+ adopte un look légèrement rétro qui ne manque pas de charme. La selle, un peu haute, s'avère cependant agréable. En tout cas beaucoup plus que les suspensions arrière qui génèrent beaucoup de remontées à la moindre irrégularité. Le top case de série est le seul espace de rangement, les deux batteries de 10 kg chacune (un peu lourdes à manipuler) remplissant l'espace sous la selle. Les accélérations sont plaisantes et le freinage est facile à doser. Le swapperTwo+ sait faire preuve de maniabilité en ville, son domaine de prédilection. Attention quand même à l'autonomie qui peut avoir tendance à fondre rapidement au fur et à mesure que la poignée droite est ouverte. Pour sa recharge, le swapperTwo+ bénéficie, comme

tous les scooters Zeway, d'échange de batteries dans les 150 stations disponibles dans les cinq villes où la marque est présente (Bordeaux, Lyon, Nice, Paris et Toulouse). Cela étant, il est aussi possible de recharger les batteries sur un "deck" ou de brancher directement le scooter sans ôter ces dernières. Le Zeway swapperTwo+ est uni-

quement proposé en location. Sans engagement de durée, la mensualité est de 220 € par mois. Il faut compter 180 € par mois pour une durée de vingt-quatre mois et 200 € mensuels sur un an. Ces tarifs sont proposés bonus écologique déduit, mais les locataires peuvent bénéficier du forfait mobilités durables ou du ticket

- PLUS**  
Système d'échange de batteries  
Maniabilité
- MOINS**  
Suspension AR sèche  
Aspect pratique limité

mobilité. Le coût comprend la location du scooter électrique personnel avec kilométrage et échange de batteries illimités, l'assurance équivalent tous risques, l'assistance, la maintenance, ainsi que l'application mobile pour rechercher les stations d'échange de batteries les plus proches.

## EN CHIFFRES

Données constructeur

### LA TECHNIQUE

- **Moteur :** ■ électrique équivalent 125 cm<sup>3</sup>
- **Puissance maxi :** ■ 6,8 ch
- **Couple maxi :** NC
- **Batterie :** NC
- **Empattement :** NC
- **Hauteur de selle :** ■ 790 mm
- **Poids :** ■ 106 kg avec les batteries

### LA CONDUITE

- **Vitesse maxi :** ■ 80 km/h
- **Transmission :** directe
- **Freinage :** ■ disques avec CBS
- **Roues AV/AR :** 16/14 pouces

### LE BUDGET

- **Autonomie :** ■ 60 km
- **Temps de recharge :** ■ instantané avec l'échange de batteries

### Le bilan ↗

Ce scooter électrique conviendra aux usagers des grands centres urbains, là où le système d'échange de batteries permet de compenser la faible autonomie de ce modèle. Une approche location sans souci qui peut plaire à certains.



### XPD Moto-1 Lady Le style et la sécurité

Cette basket de chez XPD est destinée aux conductrices de deux-roues à la recherche d'une chaussure au look sympa sans remettre en cause le confort ni la sécurité. Le confort est assuré par la légèreté et la souplesse de la Moto-1

Lady H2Out. La sécurité est garantie par des renforts autour de l'avant du pied, du talon et des malléoles et un système de soutien du talon HSS (Heel Support System). La semelle Michelin est en caoutchouc vulcanisé qui permet de profiter d'un excellent grip tout en offrant une grande résistance. La membrane H2Out assure une bonne étanchéité de la chaussure tout en étant respirante. La basket associe le noir et le fuchsia pour ses coloris. Tailles : 36 à 42.

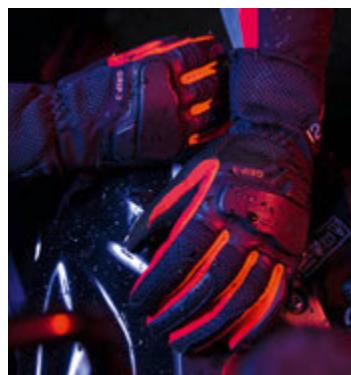
**Prix public conseillé : 179,90 €.**



### Rénovateur Alu & Chromes GS27 Donner de l'éclat aux parties métalliques

Le rénovateur Alu & Chromes GS27 permet de redonner de la brillance aux chromes et à l'aluminium présents sur les deux-roues et qui ternissent avec le temps. Cette crème désoxydante polit rapidement et efficacement tous types de matières métalliques : chrome, aluminium, inox, cuivre, bronze, étain, argent, alliages, etc. Grâce à ce produit facile à utiliser et à doser, à un peu d'huile de coude et de temps, on retrouve son deux-roues rutilant. Proposé en bidon en alu de 250 ml.

**Prix public conseillé : 15,90 €.**



### Spidi Grip 3 H2Out Des gants taillés pour la demi-saison

Les nouveaux gants Grip 3 H2Out de Spidi sont les partenaires des conducteurs de deux-roues à la demi-saison. Ils sont composés de matériau synthétique élastique avec inserts en cuir et intègrent une membrane étanche et respirante H2Out. Parfaitement compatibles avec les poignées chauffantes, ils offrent à la fois confort et souplesse. Ils sont aussi extrêmement légers avec seulement 100 g et disposent d'une large bande velcro au bout de la manchette pour assurer leur "fermeture". Les deux index sont dotés d'un revêtement de type TouchScreen, pour manipuler des écrans tactiles sans avoir besoin d'ôter ses gants. Tailles : XS à XXL.

**Prix public conseillé : 89,90 €.**



### HJC V31 Disney Stretch Un amour de casque

Le fabricant de casques HJC a renouvelé son partenariat avec Disney. Cet accord a donné naissance au modèle V31 Disney Stretch aisément reconnaissable au sticker Mickey Mouse qu'il arbore. Sous son look rétro, ce Jet bénéficie d'une coque très moderne en fibre de verre alliant légèreté (1250 g) et solidité. L'intérieur est en cuir et en daim. Le HJC V31 Disney Stretch reçoit aussi une sangle arrière pour maintenir des lunettes ainsi qu'un écran solaire intégré à trois positions avec revêtement anti-rayures. Le rembourrage intérieur est amovible et lavable et des poches pour haut-parleurs sont prévues pour la communication Bluetooth. Tailles : XS à XXL.

**Prix public conseillé : 299,90 €.**

### Top Block DK500 Petit mais costaud

Bien que compact, le nouveau bloque-disque DK500 dispose naturellement de la certification SRA, généralement demandée par les sociétés d'assurance. Ce modèle est constitué d'acier forgé et profite d'un nouveau design afin de renforcer sa résistance et sa solidité. Il est recouvert de PVC haute résistance et équipé d'une serrure anti-perçage à combinaisons multiples, ainsi que d'un câble extensible de couleur jaune fluo pour prévenir un éventuel oubli au moment du départ. La pochette de transport en feutre est incluse. Cet antivol Top Block inédit certifié SRA et fabriqué en France est disponible en trois coloris : noir, argent et rouge.

**Prix public conseillé : 59,50 €.**





# LA MUSIQUE ÉVOLUE, LA MOBILITÉ AUSSI.



Offre valable  
jusqu'au 31/10/2024

**129 €\***  
/mois\*\*  
Location avec option  
d'achat après un 1<sup>er</sup> loyer  
majoré d'un montant  
de 3 600 €



PERMIS B

## LE SON SENSATIONNEL DU BICYLINDRE SIGNÉ KYMCO.

Avec son moteur bicylindre de 550cm<sup>3</sup> et ses 51 chevaux il vient pour surclasser dans sa catégorie et la conduite en duo devient un plaisir grâce à sa partie cycle irréprochable. Il commence là où les autres s'arrêtent ! Kymco CV3 brise les limites de la ville en ouvrant de nouveaux horizons pour les urbains et les amateurs de tourisme en deux roues. Accessible aux titulaires d'un permis B sous conditions : avoir été assuré pour un deux roues 125cc depuis plus de deux ans ou après avoir suivi une formation de sept heures.

**Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.**

\*Loyer arrondi à l'euro supérieur.

\*\*Exemple : Exemple pour un CV3 en Location avec option d'achat sur 37 mois et 15 000 kilomètres au prix tarif constructeur de 12 249,00 €, avec un premier loyer majoré de 3 600 €, suivi de 36 loyers mensuels de 128,20 €. Offre non cumulable réservée aux particuliers, valable jusqu'au 31 octobre 2024 dans la limite des stocks disponibles. Option d'Achat finale : 6 075 €. Durée totale du financement : 37 mois. Dans le cadre de votre financement, vous disposez d'un délai de rétractation.

\*Offre de financement non-cumulable et limitée jusqu'au 31 octobre 2024. Texte et photo non contractuels. Crédit image : Shutterstock - Anniversary = Anniversaire. Septembre 2024.

Offre de location avec option d'achat réservée aux particuliers, valable jusqu'au 31 Octobre 2024, sous réserve d'acceptation de votre dossier par CA Auto Bank – Succursale en France – 1 rue Victor Basch, 91300 Massy – 897 801 106 RCS Evry. Courtier d'assurance immatriculé auprès de l'autorité italienne IVASS sous le numéro D000164561, notifié à l'ORIAS en tant qu'intermédiaire d'assurance en libre établissement en France. Siège social : CA Auto Bank SpA – 367 Corso Orbassano, 10137 Turin, Italie – Société de droit italien au capital de 700 000 000 € – Registre de Turin n° 08349560014. (\*) DI: le contrat est assuré par CACI LIFE DAC et CACI NON-LIFE DAC, sociétés d'assurance de droit irlandais exerçant en libre prestation de services en France, siées à Beaux Lane House – Mercer Street Lower – Dublin 2 – Irlande, immatriculées au Companies Registration Office respectivement sous les numéros 306030 et 306027, soumises au contrôle de la Central Bank of Ireland – PO Box 559, Dublin 1 – Irlande. Cette publicité conçue par Kymco® France est diffusée par votre concessionnaire Kymco® France qui agit en tant qu'intermédiaire de crédit non exclusif de CA Auto Bank. Cet intermédiaire apporte son concours à la réalisation d'opération de crédit sans agir en qualité de bailleur.



Suivez-nous sur :

KYMCO recommande :



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



# LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO		Q2		A6		CONTINENTAL		
TYPE	CV	B/M*	PRIX					
<b>TONALE</b>								
1.5T Hybrid 130 ch Sprint	7	M	210	41 200	30 TFSI Design	6	M 360 33 370	
1.5 T Hybrid 160 ch Sprint	8	M	240	43 200	35 TFSI Design	8	M 400 35 370	
PHEV 190 ch Sprint	7		0	50 600	SQ2	19	M 40 468 57 570	
PHEV 280 ch Q4 Sprint	10		0	53 300	30 TDI Design	6	M 210 35 270	
1.6 Diesel 130 ch Sprint	7	M	940	41 700	35 TDI Advanced S tronic	8	M 330 42 470	
Surcoût Véloce : Sprint + 5 500 €					Surcoût Advanced : Design + 2 500 €			
Surcoût Tributo Italiano : Véloce + 3 500 €					Surcoût Avus : Advanced + 2 010 €			
<b>GIULIA</b>								
2.0 Turbo 280 ch Sprint Q4	17	M	14 325	57 800	30 TFSI Design	6	M 260 34 600	
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	M	310	50 300	30 TFSI Hybride Design	6	M 150 36 780	
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M	1 386	55 300	35 TFSI Design	8	M 260 35 900	
Surcoût Véloce : Sprint + 5 500 €					35 TFSI Hybride Design	8	M 125 38 080	
Surcoût Tributo Italiano : Véloce + 3 500 €					S3	20	M 52 012 63 000	
<b>STELVIO</b>								
2.0T 280 ch Sprint Q4	17	M	52 712	63 300	RS 3	28	M 60 000 75 600	
2.2 Diesel 210 ch Sprint	8	M	3 344	55 800	35 TDI Design	8	M 260 40 600	
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M	5 234	60 800	Surcoût S line : Design + 4 950 €			
Surcoût Véloce : Sprint + 5 500 €					<b>A3 SPORTBACK</b>			
Surcoût Tributo Italiano : Véloce + 3 500 €					30 TFSI Design	6	M 260 34 600	
<b>ALPINE</b>								
TYPE	CV	B/M*	PRIX		30 TFSI Hybride Design	6	M 150 36 780	
<b>NOUVELLE A290</b>								
180 ch GT	NC	E	4 000	38 700	35 TFSI Design	8	M 260 35 900	
220 GT Performance	NC	E	4 000	41 700	Surcoût Avus : Design + 4 450 €			
Surcoût GT Premium : GT + 3 200 €					<b>A3 BERLINE</b>			
Surcoût GTS : GT Performance + 3 000 €					Surcoût Sportback + 565 € à + 1 400 €			
Surcoût Première Édition : GTS + 1 500 €					<b>Q3</b>			
<b>A110</b>								
"base"	15	M	3 784	65 000	35 TFSI Design	8	M 1 172 40 850	
GT	19	M	2 918	76 000	40 TFSI Avus Quattro S tronic	10	M 12 753 53 950	
S	19	M	3 552	77 500	35 TDI Design	8	M 360 45 950	
R Turini	NC	NC	106 000		40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 7 104 54 950	
R	19	M	4 279	112 000	Surcoût S line : Design + 3 800 €			
<b>ASTON MARTIN</b>								
TYPE	CV	B/M*	PRIX		Surcoût Black Edition : S line + 2 200 €			
<b>VANTAGE</b>					Surcoût Avus : S line + 1 400 €			
V8 Coupé	NC	M	60 000	153 277	<b>Q3 SPORTBACK</b>			
F1 Edition Coupé	NC	M	60 000	179 798	35 TFSI Design	8	M 1 386 43 265	
V12 Coupé	NC	M	60 000	302 017	40 TFSI Avus Quattro S tronic	10	M 15 275 55 265	
Roadster	NC	M	60 000	162 252	35 TDI Design	8	M 950 48 365	
<b>DB12</b>					40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 7 415 57 365	
680 ch	NC	M	60 000	226 891	Surcoût S line : Design + 3 800 €			
<b>DBS</b>					Surcoût Black Edition : S line + 2 200 €			
Superleggera	NC	M	60 000	303 529	Surcoût Avus : S line + 300 €			
<b>DBX</b>					<b>Q4 E-TRON</b>			
707	NC	M	60 000	246 555	45 Design	6	0 53 550	
<b>VALKYRIE</b>					55 S line Quattro	7	0 70 450	
1 155 ch	NC	M	60 000	2700000	Surcoût S line : Design + 7 700 €			
<b>AUDI</b>					Surcoût Avus : S line + 2 100 €			
TYPE	CV	B/M*	PRIX		<b>Q4 SPORTBACK E-TRON</b>			
<b>A1 SPORTBACK</b>					45 Design	6	0 55 550	
25 TFSI Advanced	5	M	190	26 990	55 S line Quattro	7	0 72 450	
30 TFSI Advanced	6	M	170	27 990	Surcoût S line : Design + 7 700 €			
35 TFSI S line S tronic	8	M	330	34 690	Surcoût Avus : S line + 2 100 €			
40 TFSI S line S tronic	11	M	2 049	36 390	<b>Q5</b>			
Surcoût S line : Advanced + 3 000 €					50 S line	12	0 89 100	
Surcoût Black Edition : S line + 1 550 €					55 S line	12	0 98 800	
Surcoût Avus : S line + 760 €					SQ8	19	0 111 100	
<b>A1 ALLSTREET</b>					Surcoût Avus : S line + 8 500 €			
25 TFSI Advanced	5	M	280	27 040	<b>A5 AVANT</b>			
30 TFSI Advanced	6	M	260	28 040	Surcoût : berline + 1 500 €			
35 TFSI Avus S tronic	8	M	540	36 950	2.0 TFSI 150 ch Design	8	M 2 049 45 500	
Surcoût Avus : Advanced + 5 210 €				2.0 TFSI 204 ch Design	11	M 2 049 50 400		
Surcoût Black Edition : S line + 1 550 €				S5	25	M 14 895 79 750		
Surcoût Avus : S line + 760 €				2.0 TDI Hybride 204 ch Design	11	M 170 53 600		
<b>A5</b>				Surcoût S line : Design + 9 170 €				
251 ch Design	NC		0	72 170	<b>A5 AVANT</b>			
Performance 306 ch Design	NC		0	77 400	Surcoût : berline + 1 500 €			
387 ch Design Quattro	9		0	83 450	2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	NC 57 550	
SQ5	9		0	99 870	Surcoût Avus : Advanced + 5 600 €			
2.0 TDI 204 ch Hybride Design Quattro	11		0	99 870	<b>Q6 E-TRON</b>			
Surcoût S line : Design + 8 400 €				251 ch Design	NC	0 72 170		
<b>BENTLEY</b>					Performance 306 ch Design	NC	0 77 400	
TYPE	CV	B/M*	PRIX		387 ch Design Quattro	9	0 83 450	
<b>FLYING SPUR</b>					SQ5	9	0 99 870	
V8	NC	M	60 000	212 773	Surcoût S line : Design + 4 100 €			
Speed	NC	M	60 000	260 975	<b>Q8 E-TRON</b>			
Mulliner W12	59	M	60 000	301 412	251 ch Design	NC	0 72 170	
Hybrid	NC		0	219 126	Performance 306 ch Design	NC	0 77 400	
<b>CONTINENTAL</b>					387 ch Design Quattro	9	0 83 450	
GT V8	NC	M	60 000	226 992	SQ5	9	0 99 870	
GT Speed	NC	M	60 000	282 454	<b>Q8 E-TRON SPORTBACK</b>			
GT Mulliner W12	NC	M	60 000	320 168	251 ch Design	NC	0 72 170	
GTC V8	NC	M	60 000	249 681	Performance 306 ch Design	NC	0 77 400	
GTC Speed	NC	M	60 000	310 689	387 ch Design Quattro	9	0 83 450	
GTC Mulliner W12	NC	M	60 000	352 185	SQ5	9	0 99 870	
<b>BENTAYGA</b>					Surcoût Avus : Advanced + 1 070 €			
V8	NC	M	60 000	208 538	<b>BMW</b>			
S V8	NC	M	60 000	238 790	<b>TYPE</b>			
Hybrid	NC		0	208 538	<b>TYPE</b>	CV	B/M*	PRIX
<b>BMW</b>								
<b>SÉRIE 1</b>								
120	8	M	125	38 900	<b>SÉRIE 1</b>			
M135i xDrive	19	M	12 063	57 200	120	8	0	41 500
120d	8				Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €			
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €					<b>SÉRIE 2 COUPÉ</b>			
220i M Sport	10	M	1 504	50 600	220i M Sport	10	M	983 38 800
230i M Sport	14	M	2 215	54 200	220i	8	M	330 40 800
M240i xDrive M Sport	26	M	34 595	66 600	220i	7	0	50 550
M2	38	M	60 000	84 700	220d M Sport	10	M	280 53 500
220d M Sport	10	M	280	53 500	<b>SÉRIE 2 ACTIVE TOURER</b>			
218i	7	M	983	38 800	218i	7	M	280 37 300
220i	8	M	330	40 800	220i	9	0	43 400
225e xDrive	7				Surcoût Luxury : "base" + 2 050 €			
218d	8	M	210	41 300	Surcoût M Sport : Luxury + 1 200 €			
220d	9	0	43 400		<b>SÉRIE 2 GRAN Coupé</b>			
Surcoût Luxury : "base" + 2 050 €					218i	7	M	280 37 300
Surcoût M Sport : Luxury + 1 200 €					220i	9	M	650 41 600
Surcoût Edition M Sport Pro : M Sport + 3 700 € à + 3 800 €					M235i xDrive	19	M	268 59 800
<b>X1</b>								
sDrive18i	7	M	1 276	43 650	Surcoût Edition M Sport Pro : M Sport + 3 700 € à + 3 800 €			
sDrive20i	8	M	400	45 650	<b>X1</b>			
M35i xDrive	19	M	14 424	62 900	sDrive18i	7	0	57 150
xDrive25e	7		0	55 900	Surcoût Xline : "base" + 2 400 €			
xDrive30e	8		0	58 900	Surcoût M Sport : Xline + 1 250 €			
sDrive18d	8	M	330	46 350	<b>X2</b>			
sDrive20d	9	0	48 450		sDrive20i	8	M	1 100 47 650
xDrive23d	12	M	1 110	52 700	Surcoût Xline : "base" + 2 400 €			
Surcoût Xline : "base" + 2 400 €					M35i xDrive	19	M	14 714 64 900
Surcoût M Sport : Xline + 1 250 €					sDrive18d	8	M	1 150 48 350
<b>IX1</b>								
eDrive20i	5		0	46 900	Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			
xDrive30i	7	0	57 150		<b>IX2</b>			
Surcoût Xline : "base" + 2 400 €					eDrive20i	5	0	46 900
Surcoût M Sport : Xline + 1 250 €					xDrive30i	7	0	59 150
<b>X2</b>								
sDrive20i	8	M	1 100	47 650	Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			
M35i xDrive	19	M	14 714	64 900	<b>IX2</b>			
sDrive18d	8	M	1 150	48 350	sDrive20i	8	M	185 50 450
sDrive20d	9	M	185	50 450	Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			

■ Bonus écologique (en €). 7 000 € selon revenu fiscal. ■ Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

SÉRIE 3			
318i	8	1 504	48 700
320i xDrive	10	3 286	53 200
M340i xDrive	26	19 262	72 500
M3 Competition xDrive	NC	NC	120 000
330e	10	0	61 400
318d	8	1 890	50 700
320d xDrive	10	2 100	56 200
M340d xDrive	22	6 058	72 500
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €			
SÉRIE 3 TOURING			
Surcoût: Berline + 2 200 € à 2 300 €			
SÉRIE 4 COUPÉ			
420i	10	1 286	54 200
M440i xDrive	26	15 254	76 000
M4 Competition xDrive	44	60 000	121 000
M4 CS	46	60 000	162 000
420d xDrive	10	2 000	59 700
M440d xDrive	22	7 646	76 000
Surcoût M Sport : "base" + 3 750 €			
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ			
420i	10	2 205	54 200
M440i xDrive	26	37 857	76 000
420d xDrive	10	898	59 700
430d xDrive	17	2 370	66 700
Surcoût M Sport : "base" + 4 150 €			
SÉRIE 4 CABRIOLET			
420i	10	4 204	61 700
M440i xDrive	26	31 122	83 500
M4 Competition xDrive	44	60 000	127 700
420d	10	3 415	64 700
M440d xDrive	22	13 437	83 500
Surcoût M Sport : "base" + 5 150 €			
I4			
eDrive35	6	0	57 550
eDrive40	7	0	63 950
M50 xDrive	9	0	78 600
Surcoût M Sport : "base" + 3 900 €			
Z4			
sDrive20i	11	4 543	55 500
M40i	23	28 813	70 900
Surcoût M Sport : "base" + 2 900 €			
X3			
20 xDrive	15	5 796	63 900
M50 xDrive M Sport	42	21 867	89 900
30e xDrive	15	0	71 900
20d xDrive	16	5 716	64 900
Surcoût M Sport : "base" + 3 050 € à + 3 750 €			
IX3			
Inspiring	6	0	74 200
Surcoût Impressive : Inspiring + 8 100 €			
X4			
M Competition	41	60 000	119 200
xDrive20d xLine	10	4 274	62 450
xDrive30d xLine	17	10 293	69 250
M40d	22	18 567	83 850
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €			
SÉRIE 5			
520i	11	1 580	62 800
530e	10	0	71 600
550e xDrive	20	0	83 600
M5	51	0	159 000
520d	11	2 200	65 100
540d xDrive	17	5 941	76 100
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €			
SÉRIE 5 TOURING			
Surcoût: Berline + 1 500 € à + 3 050 €			
I5			
eDrive40	7	0	76 200
m60 xDrive	9	0	107 500
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €			
I5 TOURING			
Surcoût: Berline + 1 500 €			
SÉRIE 7			
750e xDrive	20	0	133 300
M760e xDrive	26	0	158 200
740d xDrive	17	12 464	121 150
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €			

i7			
eDrive50	9	0	128 500
xDrive60	10	0	151 800
M70 xDrive	10	0	191 700
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €			
SÉRIE 8 COUPÉ			
840d xDrive	22	14 070	116 600
Surcoût: coupé - 3 000 €			
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ			
Surcoût: coupé + 8 000 €			
X5			
M Competition	57	60 000	159 300
xDrive50e xLine	20	0	103 600
xDrive30d xLine	17	50 546	90 000
Surcoût M Sport : xLine + 3 450 € à + 4 150 €			
XM			
50e	17	0	138 900
653 ch	39	0	179 500
Label Red	51	0	205 000
IX			
xDrive40	7	0	84 200
xDrive50	10	0	111 200
M60	10	0	143 050
X7			
xDrive40d	22	60 000	110 000
Surcoût M Sport : "base" + 4 950 €			
BUGATTI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CHIRON			
"base"	NC	60 000	265 000
Super Sport	NC	60 000	384 000
DIVO			
"base"	NC	60 000	500 000
BYD			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
DOLPHIN			
Comfort	NC	0	33 990
Surcoût Design : Comfort + 2 000 €			
ATTO 3			
Comfort	1	0	37 990
Surcoût Design : Comfort + 2 000 €			
SEAL			
Design	1	0	46 990
Excellence-AWD	NC	0	49 990
SEAL U			
DM-i Boost	5	0	37 500
Electrique Comfort	NC	0	41 890
Surcoût Design : Comfort + 3 500 € / Boost + 7 000 €			
HAN			
Executive AWD	NC	0	71 160
Surcoût Emerald Edition : Executive + 3 240 €			
TANG			
Flagship AWD	NC	0	70 800
CADILLAC			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
LYRIQ			
Luxury	NC	0	81 200
Surcoût Sport : Luxury + 0 €			
CATERHAM			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
SEVEN			
170R	NC	0	42 854
340 R	NC	1 901	59 214
SUPER SEVEN			
600	NC	0	44 874
CHEVROLET			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CORVETTE			
Stingray Coupé 2LT	60	60 000	104 980
Stingray Cabriolet 2LT	60	60 000	111 530
Surcoût 3LT : 2LT + 6 550 €			

CITROËN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
C3			
1.2 Turbo 100 ch You	5	M	230 14 990
Électrique 113 ch You	4	B	4 000 23 300
Surcoût You Pack Plus : You + 2 200 € à + 2 510 €			
C3 AIRCROSS			
1.2 Turbo 100 ch You	5	M	540 19 400
1.2 Hybride 136 ch You Pack Plus	7	M	125 25 500
Électrique 113 ch You	4	B	4 000 27 400
Surcoût You Pack Plus : You + 2 100 €			
C4			
1.2 PureTech 100 ch You	5	M	190 27 550
1.2 PureTech 130 ch You	7	M	190 29 050
1.2 Hybride 100 ch You	5	O	31 050
1.2 Hybride 136 ch Plus	7	O	33 500
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	M	400 33 800
é-C4 136 ch You	4	B	4 000 35 740
é-C4 156 ch You	4	B	4 000 37 240
Surcoût Plus : You + 950 €			
Surcoût Max : Plus + 2 050 €			
Surcoût E-Series : Plus + 1 950 €			
C4 X			
1.2 PureTech 100 ch You	5	M	100 28 250
1.2 PureTech 130 ch Plus Auto.	7	M	280 32 700
1.2 Hybride 136 ch Plus	7	O	34 200
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	M	230 34 500
é-C4 X 136 ch You	4	B	4 000 36 440
é-C4 X 156 ch You	4	B	4 000 37 940
Surcoût Plus : You + 6 310 €			
Surcoût E-Series : Plus + 1 950 €			
Surcoût Max : Plus + 2 050 €			
C5 AIRCROSS			
1.2 PureTech 130 ch Plus	7	M	1 172 32 900
1.2 Hybride 136 ch Plus	7	M	240 37 400
Hybride rechargeable 180 ch Plus	8	O	43 750
Hybride rechargeable 225 ch Plus	10	O	45 650
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	M	1 386 37 700
C5 X			
1.2 PureTech 130 You	7	M	650 39 150
1.2 Hybride 136 ch You	7	O	40 650
Hybride rechargeable 180 ch You	10	O	49 650
Hybride rechargeable 225 ch Plus	10	O	55 050
Surcoût Plus : You + 2 600 €			
Surcoût Max : Plus + 2 000 €			
Surcoût Hypnos : Max + 2 300 €			
CUPRA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
LEON			
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	210 39 760
2.0 TSI 300 ch VZ	19	M	13 014 47 425
eHybrid 204 ch V	8	O	46 745
eHybrid 272 ch VZ	9	O	50 400
2.0 TDI 150 ch	8	M	240 42 560
Surcoût VZ Extreme : VZ + 5 810 €			
LEON SPORTSTOURER			
Surcoût : berline + 2 250 €			
BORN			
V230 Batterie L	5	B	4 000 39 090
V230 Batterie XL	5	B	4 000 39 990
VZ 325	6	B	4 000 46 490
ATECA			
1.5 TSI 150 ch V	8	M	2 544 45 520
NOUVEAU TERRAMAR			
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	NC	NC	47 500
eHybrid 272 ch VZ	NC	O	59 800
Surcoût America's Cup : VZ + 3 950 €			
FORMENTOR			
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	310 42 675
2.0 TSI 333 ch VZ 4Drive	20	M	60 000 55 730
eHybrid 204 ch V	8	O	51 345
eHybrid 272 ch VZ	8	O	57 135
2.0 TDI 150 ch V	8	M	450 45 810
Surcoût VZ Extreme : VZ + 5 300 €			

TAVASCAN			



Dacia			
TYPE	CV	B/M\*	PRIX
SPRING			
65 ch Expression	2	O	18 900
Surcoût Extrême : Expression + 1 000 €			
SANDERO			
1.0 SCE 65 ch Essential	4	M	100 11 990
1.0 TCe 90 ch Expression	5	M	50 15 000
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	O	14 250
Surcoût Expression : Essential + 1 500 € à + 1 710 €			
Surcoût Journey : Expression + 1 000 €			
SANDERO STEPWAY			
1.0 TCe 90 ch Essential	5	M	230 15 200
1.0 TCe 110 ch Extreme	6	M	190 18 250
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	O	15 950
Surcoût Expression : Essential + 1 300 €			
Surcoût Extreme : Expression + 1 000 €			
Surcoût Extreme+ : Expression + 700 €			
JOGGER			
1.0 TCe 110 ch Essential	6	M	240 18 900
Hybrid 140 ch Expression	5	O	25 200
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	M	50 17 990
Surcoût Expression : Essential + 2 210 €			
Surcoût Extrême : Expression + 1 300 €			

# 108 [ LE PRIX DU NEUF ]

296				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
GTB	NC	M 2 049	271 115	
GTS	NC	M 2 049	315 377	
SF90				
Stradale	83	M 2 918	423 514	
XX Stradale	NC	M 18 858	770 000	
Spider	83	M 2 749	465 714	
SP3 DAYTONA				
840 ch	NC	M 60 000	1968000	
PUROSANGUE				
725 ch	73	M 60 000	384 229	
FIAT				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE PANDA CLASSIC				
1.0 BSG 70 ch Hybrid	4	0	15 900	
Surcoût Pandina : "base" + 2 000 €				
500 E				
23,8 kWh	3	B 4 000	30 400	
42 kWh	3	B 4 000	33 900	
Surcoût La Prima : "base" + 4 600 €				
500 E 3+1				
Surcoût : berline + 2 000 €				
500 E CABRIOLET				
Surcoût : berline + 3 400 €				
ABARTH 500E				
42 kWh	3	B 4 000	36 900	
Surcoût Pack : "base" + 2 000 €				
Surcoût Turismo : Pack + 2 000 €				
ABARTH 500E CABRIOLET				
Surcoût : berline + 3 400 €				
600				
1.2 Hybrid 100 ch	5	0	24 900	
1.2 Hybrid 136 ch	7	0	26 400	
e:RED	4	B 4 000	35 900	
Surcoût La Prima : RED + 5 000 €				
FORD				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
PUMA				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	NC	NC	27 490	
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	NC	NC	30 590	
ST	NC	NC	38 290	
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €				
FOCUS				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line X	NC	NC	31 450	
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC	NC	34 250	
ST	17	M 28 413	40 200	
1.5 EcoBlue 115 ch ST-Line X Powershift	NC	NC	34 550	
FOCUS ACTIVE				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	NC	NC	31 450	
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8	M 50	34 250	
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC	NC	34 550	
FOCUS SW (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 €				
FOCUS SW ACTIVE				
Surcoût : berline + 1 200 €				
KUGA				
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	M 310	41 490	
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8	0	46 090	
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexFuel Titanium	8	0	39 490	
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût Active : ST-Line + 0 €				
Surcoût ST-Line X : Active + 3 500 €				
Surcoût Active X : ST-Line X + 0 €				
EXPLORER				
Standard Range 170 ch	5	B 4 000	43 900	
Extended Range 204 ch	NC	B 4 000	45 900	
Extended Range 286 ch	6	B 4 000	46 900	
Extended Range 340 ch	6	0	53 900	
CAPRI				
Standard Range 170 ch	NC	B 4 000	46 400	
Extended Range 286 ch	NC	0	49 400	
Extended Range 340 ch AWD	NC	0	56 400	

BRONCO				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
2.7 EcoBoost 335 ch Outer Banks	NC	M 60 000	76 500	
Surcoût Badlands : Outer Banks + 4 000 €				
MUSTANG MACH-E				
268 ch Standard Range	9	0	52 990	
294 ch Extended Range Premium	7	0	66 990	
329 ch Standard Range Premium AWD	12	0	58 990	
370 ch Extended Range Premium AWD	NC	0	73 990	
GT	16	0	81 990	
Rally	NC	0	84 990	
MUSTANG FASTBACK				
GT	NC	M 60 000	59 300	
Dark Horse	NC	M 60 000	71 300	
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : Fastback + 4 500 €				
TOURNEO COURIER				
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	NC	M 2 370	24 600	
Surcoût Titanium : Trend + 1 500 €				
Surcoût Active : Titanium + 1 440 €				
TOURNEO CONNECT				
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	M 1 629	30 800	
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	M 260	32 000	
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	M 150	33 200	
Surcoût Active : Titanium + 1 100 €				
Surcoût Sport : Active + 940 €				
HONDA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
E				
153 ch Advance 16"	4	0	42 100	
Surcoût Advance 17" : Advance 16" + 0 €				
JAZZ				
e:HEV Advance	6	0	29 620	
Surcoût Advance Sport : Advance + 1 050 €				
JAZZ CROSSTAR				
e:HEV Advance	6	0	30 900	
ZR-V				
e:HEV Sport	7	M 370	47 450	
Surcoût Advance : Sport + 1 500 €				
HR-V				
e:HEV Executive	6	M 150	34 340	
Surcoût Advance : Executive + 2 500 €				
Surcoût Advance Style : Advance + 2 500 €				
E:N1				
Advance	4	0	47 700	
CIVIC				
e:HEV Executive	7	0	39 220	
Type R	21	M 35 346	57 220	
Surcoût Sport : Executive + 1 300 €				
Surcoût Advance : Sport + 3 400 €				
Surcoût Type R-S : Type R + 8 580 €				
CR-V				
e:HEV Executive	NC	M 2 765	54 980	
e:HEV Advance Tech	NC	0	63 150	
Surcoût Advance : Executive + 3 000 €				
HYUNDAI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
i10				
1.0 63 ch Eco Intuitive	NC	NC	17 850	
1.0 63 ch Intuitive BVR	NC	NC	18 750	
1.2 79 ch N Line	NC	NC	19 950	
1.0 T-GDI 90 ch N Line	NC	NC	20 700	
Surcoût Creative : Intuitive + 1 050 €				
i20				
1.2 79 ch Initia	NC	NC	19 500	
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	NC	NC	22 100	
Surcoût Intuitive : Initia + 1 300 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoût N Line Creative : Creative + 800 €				
Surcoût Executive : N Line Creative + 2 400 €				
BAYON				
1.0 T-GDI 100 ch Initia	5	0	22 300	
Surcoût Intuitive : Initia + 1 800 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 200 €				
KONA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
e-Hybrid 130 ch				
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	NC	NC	27 600	
1.6 T-GDI 138 ch Creative DCT	NC	NC	32 800	
Hybrid 129 ch Intuitive	NC	0	33 800	
Electric 48 kWh Intuitive	3	B 4 000	40 850	
Electric 65 kWh Intuitive	4	B 4 000	44 250	
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 € à + 2 350 €				
Surcoût Premium : Creative + 2 000 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 150 € à + 5 500 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 €				
i30				
1.0 T-GDI 120 ch Hybrid 48V Creative	6	M 100	27 700	
Surcoût N Line : Creative + 4 240 €				
i30 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
i30 FASTBACK				
1.5 T-GDI 160 ch Hybrid 48V N Line DCT	8	M 230	35 040	
IONIQ 5				
229 ch Intuitive	4	0	51 400	
325 ch HTrac Executive	6	0	64 100	
N	10	0	78 000	
Surcoût Creative : Intuitive + 2 800 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
TUCSON				
1.6 T-GDI 150 ch Hybrid 48V Intuitive	8	M 1 761	30 800	
Hybrid 230 ch Intuitive	10	M 600	35 550	
Plug-in 265 ch Creative HTrac	10	0	45 850	
1.6 CRDI 136 ch Hybrid 48V Creative	7	M 240	38 050	
Surcoût Creative : Intuitive + 4 400 €				
Surcoût N Line Edition : Intuitive + 5 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
IONIQ 6				
229 ch Intuitive	4	0	52 400	
325 ch Executive HTrac	6	0	65 400	
Surcoût Creative : Intuitive + 4 600 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 500 €				
Surcoût First Edition : Executive - 2 600 €				
NEXO				
Executive	1	0	80 600	
SANTA FE				
Plug-in 265 ch HTrac Intuitive	10	0	59 500	
Surcoût Creative : Intuitive + 3 000 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 000 €				
Surcoût Calligraphy : Executive + 3 000 €				
NOUVEAU STARIA				
Hybrid 215 ch Creative	NC	NC	57 400	
Surcoût Executive : Creative + 4 100 €				
JAGUAR				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
E-PACE				
P270e S R-Dynamic	11	0	63 600	
D200 S R-Dynamic	11	M 10 255	58 400	
Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 3 500 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 3 100 €				
F-TYPE COUPE				
P300 R-Dynamic	NC	M 60 000	72 400	
P400e S R-Dynamic	19	0	84 700	
D200 S R-Dynamic	11	M 10 646	69 300	
D300 SE R-Dynamic	19	M 50 754	83 800	
Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 5 000 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 4 400 €				
F-TYPE CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 600 €				
I-PACE				
EV400 SE R-Dynamic	13	0	93 100	
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 8 100 €				
JEEP				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
AVENGER				
1.2 Turbo T3 100 ch Longitude	5	M 170	24 500	
e-Hybrid 100 ch Longitude	5	0	26 500	
Électrique 156 ch Longitude	4	B 4 000	38 000	
Surcoût Altitude : Longitude + 2 000 €				
Surcoût Summit : Longitude + 2 500 €				
KIA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
PICANTO				

LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>HURACÁN</b>			
STO	59	NC	60 000 299 295
Sterrato	NC	NC	60 000 270 000
<b>REVUELTO</b>			
1 015 ch	NC	NC	60 000 506 808
<b>URUS</b>			
Performante	59	NC	60 000 266 555
<b>LANCIA</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>YPSILON</b>			
1.2 MHEV 100 ch	NC	NC	24 500
Électrique 156 ch	NC	NC	4 000 34 800
Surcoût LX : "base" + 3 000 €			
Surcoût Cassina : LX + 500 € à + 1 700 €			
<b>LAND ROVER</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>RANGE ROVER EVOQUE</b>			
PHEV S	11	0	61 200
D200 S	11	NC	10 857 57 100
Surcoût Dynamic SE : S + 7 200 €			
Surcoût Dynamic HSE : Dynamic SE + 5 400 €			
Surcoût Autobiography : Dynamic HSE + 8 400 €			
<b>DISCOVERY SPORT</b>			
PHEV S	11	0	61 300
D200 Dynamic SE	11	NC	64 000
Surcoût Dynamic SE : S + 6 300 €			
Surcoût Dynamic HSE : Dynamic SE + 6 700 €			
<b>DISCOVERY</b>			
D350 HSE	23	NC	96 900
Surcoût 35th Limited Edition : HSE 7 800 €			
<b>RANGE ROVER VELAR</b>			
P400e S	19	0	82 200
D200 S	11	NC	12 823 70 500
Surcoût SE R-Dynamic : S + 7 300 €			
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 6 600 €			
<b>DEFENDER 90</b>			
P400 SE	28	NC	60 000 81 000
P525 X-Dynamic	43	NC	60 000 136 700
D200 S	11	NC	60 000 63 800
D250 S	14	NC	60 000 68 400
D300 S	19	NC	60 000 72 900
Surcoût SE : S + 4 800 €			
Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 100 €			
Surcoût HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 900 €			
Surcoût X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 20 600 €			
Surcoût XS Edition : SE + 7 200 €			
Surcoût P525 Carpathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 600 €			
<b>DEFENDER 110</b>			
P400 SE	28	NC	60 000 86 800
P525 X-Dynamic	43	NC	60 000 140 400
P400e S	19	0	83 500
D250 S	14	NC	60 000 72 900
D300 S	19	NC	60 000 76 700
Surcoût SE : S + 6 900 €			
Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 200 €			
Surcoût XS Edition : SE + 4 300 €			
Surcoût HSE X-Dynamic : SE + 11 000 €			
Surcoût X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 17 600 €			
Surcoût Carpathian X-Dynamic : X-Dynamic + 7 500 €			
<b>RANGE ROVER SPORT</b>			
P460e S	28	0	103 200
P550e Autobiography Dynamic	28	0	143 700
D250 SE	14	NC	60 000 95 400
D350 Autobiography Dynamic	23	NC	60 000 124 700
Surcoût SE : S + 6 600 €			
Surcoût SE Dynamic : SE + 3 400 €			
Surcoût HSE Dynamic : SE + 8 800 €			
<b>RANGE ROVER</b>			
P530 Autobiography	44	NC	60 000 192 300
P615 SV	56	NC	60 000 238 700
P460e SE	28	0	147 500
P550e HSE	28	0	167 400
D350 HSE	23	NC	60 000 151 700
Surcoût HSE : SE + 8 600 €			
Surcoût Autobiography : HSE + 17 700 €			
Surcoût SV : Autobiography + 37 700 €			

LEAPMOTOR			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
T03	NC	0	25 990
<b>LEXUS</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
LBX	5	0	34 300
"base"			
Surcoût Elegant : "base" + 3 500 €			
Surcoût Emotion : Elegant + 2 500 €			
Surcoût Relax : Relax + 2 300 €			
Surcoût Cool : Relax + 200 €			
Surcoût Original Edition : Cool + 2 200 €			
<b>UX</b>			
300h	8	0	41 990
300e Pack	4	0	57 400
Surcoût Pack : "base" + 2 480 €			
Surcoût F Sport Design : Pack + 1 920 €			
Surcoût Luxe : F Sport Design + 2 900 €			
Surcoût F Sport Executive : Luxe + 11 600 €			
<b>NX</b>			
350h Pack	10	NC	2 355 57 500
450h+ Luxe 4WD	10	0	70 000
Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €			
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 € à +11 000 €			
Surcoût F Sport Executive : Executive + 0 à + 3 500 €			
<b>ES</b>			
300h Luxe	9	NC	685 64 700
Surcoût Executive : Luxe + 8 800 €			
<b>RX</b>			
450h+ Luxe	10	0	93 400
500h F Sport Executive	18	NC	38 725 99 200
Surcoût F Sport Design : Luxe + 3 200 €			
Surcoût Executive : Luxe + 9 600 €			
<b>RZ</b>			
300e Pack	NC	0	57 500
Surcoût Luxe : Pack + 3 000 €			
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 €			
<b>LM</b>			
350h Executive 7 places	10	NC	24 137 123 700
<b>LS</b>			
500h	19	NC	31 658 119 900
Surcoût Executive : "base" + 33 000 €			
Surcoût Executive Innovation : Executive + 5 000 €			
<b>LOTUS</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
EMIRA	NC	NC	39 500
V6	30	NC	60 000 99 470
ELETRE	NC	0	97 890
R	NC	0	153 090
Surcoût S : "base" + 25 200 €			
<b>LYNK &amp; CO</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
01	NC	0	41 500
"base"			
<b>MASERATI</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
GRECALE	NC	NC	33 000
GT	19	NC	60 000 81 200
Modena	21	NC	60 000 90 800
Trofeo	44	NC	60 000 121 600
Folgore	NC	0	125 850
<b>GHIBLI</b>			
GT	21	NC	60 000 105 250
Modena	32	NC	60 000 145 350
<b>LEVANTE</b>			
GT	21	NC	60 000 111 500
Modena	32	NC	60 000 149 500
<b>QUATTROPORTE</b>			
Modena	32	NC	60 000 174 500

GRANTURISMO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Modena	39	NC	60 000 181 350
Trofeo	46	NC	60 000 225 650
Folgore	10	NC	0 199 900
<b>MC20</b>			
630 ch	58	NC	60 000 251 950
<b>MC20 CIELO</b>			
630 ch	NC	NC	60 000 287 250
<b>MAZDA</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
2	NC	NC	39 150
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Centre-Line	4	NC	0 20 250
1.5 SkyActiv-G 90 ch Exclusive-Line Auto.	5	NC	150 26 100
1.5 SkyActiv-G 115 ch Exclusive-Line	6	NC	0 25 550
<b>2 HYBRID</b>			
Pure	5	NC	0 25 250
Surcoût Pure Pack Plus : Pure + 1 000 €			
Surcoût Agile : Pure + 1 900 €			
Surcoût Agile Pack Confort : Agile + 1 250 €			
Surcoût Agile Pack Confort & Safety : Agile + 2 200 €			
Surcoût Select : Agile + 3 100 €			
Surcoût Select Pack Panoramique : Select + 1 100 €			
<b>3 (5 PORTES)</b>			
2.0 e-SkyActiv-G 122 ch Prime-Line	6	NC	190 27 300
2.0 e-SkyActiv-G 150 ch Prime-Line	8	NC	210 28 300
2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Prime-Line	10	NC	50 29 600
Surcoût Homura : Prime-Line + 2 200 €			
Surcoût Nagisa : Homura + 1 300 €			
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 2 000 €			
<b>3 BERLINE</b>			
Surcoût : 5 portes + 0 €			
<b>CX-30</b>			
2.5 e-SkyActiv G 140 ch Prime-Line	NC	NC	29 800
2.0 e-SkyActiv X 186 ch Centre-Line	10	NC	34 550
Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 450 €			
Surcoût Homura : Centre-Line + 400 €			
Surcoût Nagisa : Homura + 1 400 €			
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €			
<b>MX-30</b>			
e-SkyActiv EV 145 ch Prime-Line	6	NC	4 000 36 250
e-SkyActiv R-4V 170 ch Prime-Line	NC	0	38 250
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 000 €			
Surcoût Makoto : Exclusive-Line + 2 600 €			
Surcoût Edition R : Makoto + 3 100 €			
<b>MX-5 ROADSTER</b>			
1.5 SkyActiv-G 132 ch Prime-Line	NC	NC	33 000
2.0 SkyActiv-G 184 ch Exclusive-Line	NC	NC	39 500
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 3 600 €			
Surcoût Kazari : Exclusive-Line + 800 €			
Surcoût Homura : Kazari + 2 500 €			
<b>MX-5 RF</b>			
Surcoût : Roadster + 2 500 €			
<b>CX-5</b>			
2.0 SkyActiv-G 165 ch Prime-Line	9	NC	2 199 36 200
2.5 SkyActiv-G 194 ch Homura	11	NC	5 805 48 700
2.2 SkyActiv-D 150 ch Centre-Line	8	NC	2 481 41 200
2.2 SkyActiv-D 184 ch Exclusive-Line Auto.	10	NC	5 309 48 200
Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 400 €			
Surcoût Avantage : Centre-Line + 4 050 €			
Surcoût Newground : Avantage + 1 100 €			
Surcoût Exclusive-Line : Centre-Line + 3 450 €			
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 3 000 €			
Surcoût Takumi : Homura + 800 €			
<b>CX-60</b>			
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Exclusive-Line	10	NC	63 100
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Homura Plus	15	NC	72 150
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 6 150 €			
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 050 €			
Surcoût Homura Plus : Takumi + 2 750 €			
Surcoût Takumi Plus : Takumi + 3 800 €			
<b>CX-80</b>			
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Exclusive-Line	NC	0	63 100
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Homura Plus	NC	0	72 150
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 6 150 €			
Surcoût Takumi : Homura + 1 050 €			
Surcoût Homura Plus : Takumi + 1 750 €			
Surcoût Takumi Plus : Homura Plus + 1 050 €			

McLAREN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>ARTURA</b>			
680 ch	NC	0	235 548
<b>GT</b>			
620 ch	NC	NC	60 000 199 500
<b>750S</b>			
750 ch	NC	NC	60 000 282 400
<b>765 LT SPIDER</b>			
765 ch	NC	NC	60 000 372 500
<b>MERCEDES</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>CLASSE A</b>			
180 Progressive Line	7	NC	450 39 150
200 Progressive Line	9	NC	450 41 150
35 AMG 4Matic	19</td		

# 110 [ LE PRIX DU NEUF ]

CLASSE C		GLE		ZS		QASHQAI																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
200 Avantgarde Line	11	■ 2 036	54 700	53 AMG 4Matic+	33	■ 60 000	104 550																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
43 AMG 4Matic	29	■ 60 000	80 200	63 AMG S 4Matic+	55	■ 60 000	158 700																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
63 AMG S E-Performance	37	■ 3 331	134 350	400 e Avantgarde Line	15	0	98 800																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	0	63 550	53 AMG Hybride 4Matic+	NC	0	115 750																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15	0	72 300	300 d Avantgarde Line	16	■ 33 369	85 950																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
200 d Avantgarde Line	9	■ 1 525	53 900	350 de Avantgarde Line	11	0	95 250																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
220 d Avantgarde Line	11	■ 1 500	58 100	Surcoût AMG Line : Avantgarde + 11 900 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
300 d e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	0	67 200																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Surcoût AMG Line : Avantgarde + 2 950 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
CLASSE C BREAK		GLE COUPÉ		EHS		ARIYA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
Surcoût : berline + 1 500 €		53 AMG 4Matic+	32	■ 60 000	122 650	218 ch Engage 63 kWh	3																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
CLASSE C ALL-TERRAIN		63 S AMG 4Matic+	55	■ 60 000	173 450	242 ch Engage 87 kWh	3																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
200	11	■ 5 927	60 250	400 e AMG Line	15	0	107 800																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
220 d	11	■ 4 260	63 650	53 AMG Hybride 4Matic+	NC	0	133 750																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
GLC		450 d AMG Line	25	■ 60 000	93 100	180 ch Comfort	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
		350 de AMG Line	11	0	108 400	288 ch Performance 4WD	7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
CLASSE S		580 Maybach	40	■ 60 000	204 350	Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
		680 Maybach	57	■ 60 000	250 350																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
		450 e Hybrid EQ Executive	NC	0	133 800																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
		580 e Hybrid EQ Executive	25	0	146 900																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
		63 AMG S E Performance	NC	0	224 200																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
		350 d Executive	17	■ 10 668	113 960																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
		450 d Executive 4Matic	25	■ 13 568	121 700																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
		Surcoût AMG Line : Executive + 7 350 € à + 11 050 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
GLC COUPE		EOS		HATCH 3 PORTES		X-TRAIL																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
200 AMG Line	NC	NC	68 700	Cooper C Essential	NC	NC	30 720																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
43 AMG	NC	NC	87 800	Cooper S Essential	NC	NC	34 720																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
300 e Hybrid EQ AMG Line	11	0	82 500	Cooper E Essential	4	0	34 000																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
400 e Hybrid EQ AMG Line	15	0	86 600	Cooper SE Essential	4	0	38 000																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
63 AMG S E-Performance	37	■ 8 770	138 900	Surcoût Clasic : Essential + 1 160 € à + 4 150 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
220 d Avantgarde Line	NC	NC	63 500	Surcoût Favoured : Classic + 2 770 € à + 3 330 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
450 d Avantgarde Line	NC	NC	76 200	Surcoût JCW : Favoured + 1 310 € à + 3 120 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
300 de Avantgarde Line	11	0	74 800																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 800 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
CLASSE E		GLS		HATCH 5 PORTES		TOWNSTAR COMBI																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
200 Avantgarde Line	11	■ 3 761	64 750	Surcoût 3 portes - 220 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	0	72 950																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15	0	82 800	CABRIO		OPEL																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
53 AMG Hybrid 4Matic+	34	0	112 450	Cooper Essential	7	■ 540	35 400																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
220 d Avantgarde Line	11	■ 4 010	67 900	Cooper S Essential	9	■ 1 074	40 100																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
450 d Avantgarde Line 4Matic	25	■ 9 668	89 250	John Cooper Works Essential	13	■ 3 331	44 600																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
300 de Avantgarde Line	11	0	74 900	Cooper SE	NC	0	60 490																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Surcoût AMG Line : Avantgarde + 4 850 €				Surcoût Premium Plus : Essential + 2 100 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Surcoût Exclusive Line : AMG Line + 4 400 €				Surcoût Edition Resolute Plus : Premium Plus + 1 600 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
CLASSE E BREAK		450 Executive	26	■ 60 000	120 000	Surcoût John Cooper Works Plus : Premium Plus + 2 900 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
Surcoût : berline + 2 550 €		580 AMG Line	40	■ 60 000	149 300	NOUVEL ACEMAN																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
		63 AMG 4Matic+	55	■ 60 000	196 850			600 Maybach	NC	■ 60 000	206 950	CORSA				450 d Executive	25	■ 60 000	118 350	E Essential	NC	0	36 000			Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €			SE Essential	NC	0	40 000	CLASSE E ALL-TERRAIN		AMG GT COUPÉ		Surcoût Classic : Essential + 4 160 € à + 4 810 €				220 d	11	■ 8 023	77 450	Surcoût Favoured : Classic + 1 210 € à + 1 860 €				450 d	25	■ 14 305	96 400	Surcoût JCW : Favoured + 1 930 €				300 de	11	0	88 050	COUNTRYMAN		FRONTERA		CLE COUPE		450 Executive	26	■ 60 000	120 000	C 170 ch Essential	8	■ 898	40 000	200 AMG Line	11	■ 3 404	66 300	Surcoût 300 ch	19	■ 1 276	61 350	300 AMG Line 4Matic	15	■ 7 151	69 150	MITSUBISHI		MOKKA		450 AMG Line 4Matic	26	■ 17 414	77 800	AMG GT COUPÉ 4 P.	43	■ 60 000	144 550	53 AMG 4Matic+	34	■ 60 000	92 450	63 4Matic+	51	■ 60 000	199 750	300 e Hybrid EQ AMG Line	NC	0	72 000	63 S E Performance	NC	■ 48 343	229 050	220 d AMG Line	11	■ 3 670	68 150	AMG GT COUPÉ 4 P.		COLT		CLE CABRIOLET		450 Executive	26	■ 60 000	149 300	1.0 MPI 67 Invite	4	■ 50	18 890	200 AMG Line	11	■ 6 544	74 650	1.0 MPI-T 49 Intense	5	■ 50	23 190	300 AMG Line 4Matic	15	■ 11 340	77 900	1.6 MPI HEV 143 Intense	5	0	29 490	450 AMG Line 4Matic	26	■ 31 791	86 550	CLASSE G		ASX		53 AMG 4Matic+	34	■ 60 000	100 200	500 AMG Line	31	■ 60 000	169 350	220 d AMG Line	11	■ 5 785	76 500	63 AMG	51	■ 60 000	204 700	EQE		Surcoût Edition One : AMG Line + 21 400 €		580 Technologie EQ AMG Line	18	0	174 950	300 Executive Line	8	0	69 900	MG		1.0 MPI-T 91 Invite	5	■ 898	25 490	350+ Electric Art	NC	0	81 250	TYPE	CV	B/M*	PRIX	53 AMG 4Matic+	15	0	125 600	AMG SL	43	■ 60 000	149 300	Surcoût AMG Line : Executive Line + 10 950 €			63 4Matic+	51	■ 60 000	201 600	EQE SUV		Surcoût Comfort : Standard + 1 500 €		63 S E Performance	55	■ 22 200	230 650	300 AMG Line Edition	8	0	84 900	CLASSE G		1.0 MIVEC 71 CH INFORM	4	0	16 490	350+ Electric Art	8	0	93 400	63 AMG	51	■ 60 000	204 700	350 Electric Art 4Matic	10	0	96 150	580 Technologie EQ AMG Line	18	0	174 950	500 Electric Art 4Matic	10	0	101 000	MG		1.3 DI-T 140 CH INTENSE	7	■ 818	31 990	43 AMG 4Matic	10	0	133 850	TYPE	CV	B/M*	PRIX	53 AMG 4Matic+	NC	0	146 650	1.6 MPI HEV 143 CH INTENSE	5	0	35 290	Surcoût AMG Line : Electric Art + 5 100 €			1.6 MPI PHEV 159 CH INTENSE	5	0	40 490	EQE SUV		Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €		Surcoût Intstyle : Intense + 1 000 €				300 AMG Line Edition	8	0	84 900	ECLIPSE CROSS		ASTRA		350+ Electric Art	8	0	93 400	Hybrid+ Standard	5	0	19 990	350 Electric Art 4Matic	10	0	96 150	Surcoût Invite : Standard + 1 500 €				500 Electric Art 4Matic	10	0	101 000	Surcoût Intstyle : Intense + 1 000 €				43 AMG 4Matic	10	0	133 850	NISSAN		GRANDLAND		53 AMG 4Matic+	NC	0	146 650	MG3	5	0	42 990	Surcoût AMG Line : Electric Art + 5 100 €			1.2 PureTech 75 CH ACTIVE	4	■ 1 074	19 550	EQE SUV		Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €		1.2 PureTech 100 CH ACTIVE	5	0	20 850	300 AMG Line Edition	8	0	84 900	1.2 HYBRID 100 CH ACTIVE	5	0	23 550	350+ Electric Art	8	0	93 400	1.2 HYBRID 136 CH GT	7	0	28 550	350 Electric Art 4Matic	10	0	96 150	Surcoût N-CONNECTA : Acenta + 2 100 €				500 Electric Art 4Matic	10	0	101 000	Surcoût TEKNA : N-CONNECTA + 2 100 €				43 AMG 4Matic	10	0	133 850	Surcoût N-SPORT : Tekna + 650 €				53 AMG 4Matic+	NC	0	146 650	Surcoût N-DESIGN : N-Sport + 1 000 €				Surcoût AMG Line : Electric Art + 5 100 €							
		600 Maybach	NC	■ 60 000	206 950	CORSA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
		450 d Executive	25	■ 60 000	118 350	E Essential	NC	0	36 000																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
		Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €			SE Essential	NC	0	40 000																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
CLASSE E ALL-TERRAIN		AMG GT COUPÉ		Surcoût Classic : Essential + 4 160 € à + 4 810 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
220 d	11	■ 8 023	77 450	Surcoût Favoured : Classic + 1 210 € à + 1 860 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
450 d	25	■ 14 305	96 400	Surcoût JCW : Favoured + 1 930 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
300 de	11	0	88 050	COUNTRYMAN		FRONTERA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
CLE COUPE		450 Executive	26	■ 60 000	120 000	C 170 ch Essential	8	■ 898	40 000																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
200 AMG Line	11	■ 3 404	66 300	Surcoût 300 ch	19	■ 1 276	61 350																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
300 AMG Line 4Matic	15	■ 7 151	69 150	MITSUBISHI		MOKKA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
450 AMG Line 4Matic	26	■ 17 414	77 800	AMG GT COUPÉ 4 P.	43	■ 60 000	144 550																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
53 AMG 4Matic+	34	■ 60 000	92 450	63 4Matic+	51	■ 60 000	199 750																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
300 e Hybrid EQ AMG Line	NC	0	72 000	63 S E Performance	NC	■ 48 343	229 050																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
220 d AMG Line	11	■ 3 670	68 150	AMG GT COUPÉ 4 P.		COLT																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
CLE CABRIOLET		450 Executive	26	■ 60 000	149 300	1.0 MPI 67 Invite	4	■ 50	18 890																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
200 AMG Line	11	■ 6 544	74 650	1.0 MPI-T 49 Intense	5	■ 50	23 190																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
300 AMG Line 4Matic	15	■ 11 340	77 900	1.6 MPI HEV 143 Intense	5	0	29 490																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
450 AMG Line 4Matic	26	■ 31 791	86 550	CLASSE G		ASX																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
53 AMG 4Matic+	34	■ 60 000	100 200	500 AMG Line	31	■ 60 000	169 350																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
220 d AMG Line	11	■ 5 785	76 500	63 AMG	51	■ 60 000	204 700																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
EQE		Surcoût Edition One : AMG Line + 21 400 €		580 Technologie EQ AMG Line	18	0	174 950																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
300 Executive Line	8	0	69 900	MG		1.0 MPI-T 91 Invite	5	■ 898	25 490																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
350+ Electric Art	NC	0	81 250	TYPE	CV	B/M*	PRIX																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
53 AMG 4Matic+	15	0	125 600	AMG SL	43	■ 60 000	149 300																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Surcoût AMG Line : Executive Line + 10 950 €			63 4Matic+	51	■ 60 000	201 600																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
EQE SUV		Surcoût Comfort : Standard + 1 500 €		63 S E Performance	55	■ 22 200	230 650																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
300 AMG Line Edition	8	0	84 900	CLASSE G		1.0 MIVEC 71 CH INFORM	4	0	16 490																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
350+ Electric Art	8	0	93 400	63 AMG	51	■ 60 000	204 700																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
350 Electric Art 4Matic	10	0	96 150	580 Technologie EQ AMG Line	18	0	174 950																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
500 Electric Art 4Matic	10	0	101 000	MG		1.3 DI-T 140 CH INTENSE	7	■ 818	31 990																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
43 AMG 4Matic	10	0	133 850	TYPE	CV	B/M*	PRIX																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
53 AMG 4Matic+	NC	0	146 650	1.6 MPI HEV 143 CH INTENSE	5	0	35 290																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Surcoût AMG Line : Electric Art + 5 100 €			1.6 MPI PHEV 159 CH INTENSE	5	0	40 490																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
EQE SUV		Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €		Surcoût Intstyle : Intense + 1 000 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
300 AMG Line Edition	8	0	84 900	ECLIPSE CROSS		ASTRA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
350+ Electric Art	8	0	93 400	Hybrid+ Standard	5	0	19 990																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
350 Electric Art 4Matic	10	0	96 150	Surcoût Invite : Standard + 1 500 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
500 Electric Art 4Matic	10	0	101 000	Surcoût Intstyle : Intense + 1 000 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
43 AMG 4Matic	10	0	133 850	NISSAN		GRANDLAND																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
53 AMG 4Matic+	NC	0	146 650	MG3	5	0	42 990																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Surcoût AMG Line : Electric Art + 5 100 €			1.2 PureTech 75 CH ACTIVE	4	■ 1 074	19 550																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
EQE SUV		Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €		1.2 PureTech 100 CH ACTIVE	5	0	20 850																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
300 AMG Line Edition	8	0	84 900	1.2 HYBRID 100 CH ACTIVE	5	0	23 550																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
350+ Electric Art	8	0	93 400	1.2 HYBRID 136 CH GT	7	0	28 550																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
350 Electric Art 4Matic	10	0	96 150	Surcoût N-CONNECTA : Acenta + 2 100 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
500 Electric Art 4Matic	10	0	101 000	Surcoût TEKNA : N-CONNECTA + 2 100 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
43 AMG 4Matic	10	0	133 850	Surcoût N-SPORT : Tekna + 650 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
53 AMG 4Matic+	NC	0	146 650	Surcoût N-DESIGN : N-Sport + 1 000 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Surcoût AMG Line : Electric Art + 5 100 €																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							

CLASSE C		GLE		ZS		QASHQAI	
200 Avantgarde Line	11	■ 2 036	54 700	1.5 VTI-Tech 106 CH COMFORT	5	■ 2 049	17 490
43 AMG 4Matic	29	■ 60 000	80 200	1.0 T-GDI 111 CH LUXURY	6	■ 2 049	20 990
63 AMG S E-Performance	37	■ 3 331	134 350	AUTONOMIE STANDARD COMFORT	5	0	33 990
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	0	63 550	AUTONOMIE ETENDUE COMFORT	5	0	37 990
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15	0	72 300	SURCOÛT LUXURY : COMFORT + 2 000 €			
200 d Avantgarde Line	9	■ 1 525	53 900	EHS		ARIYA	
220 d Avantgarde Line	11	■ 1 500	58 100	COMFORT	8	0	35 490
300 d e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	0	67 200	SURCOÛT LUXURY : COMFORT + 2 500 €			
Surcoût AMG Line : Avantgarde + 2 950 €							
CLASSE C BREAK		GLE COUPÉ		MARVEL R		X-TRAIL	
Surcoût : berline + 1 500 €				180 CH COMFORT	5	0	44 490
CLASSE C ALL-TERRAIN		53 AMG 4Matic+	32	■ 60 000	122 650	288 CH PERFORMANCE 4WD	7
200	11	■ 5 927	60 250	63 S AMG 4Matic+	55	■ 60 000	173 450
220 d	11	■ 4 260	63 650	400 e AMG Line	15	0	107 800
GLC		53 AMG Hybride 4Matic+	NC	0	133 750	SURCOÛT LUXURY : COMFORT + 2 500 €	
43 AMG	NC	■ 60 000	85 400	450 d AMG Line	25	■ 60 000	93 100
300 e Hybrid EQ AMG Line	11	0	82 500	350 de AMG Line	11	0	108 400
400 e Hybrid EQ AMG Line	15	0	86 600				
63 AMG S E-Performance	37	■ 8 770	138 900	MINI		TOWNSTAR COMBI	
220 d Avantgarde Line	NC	NC	63 500				
450 d Avantgarde Line	NC	NC	76 200				
300 de Avantgarde Line	11	0	74 800				
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 800 €							
GLC COUPE		EOS		HATCH 3 PORTES		TOWNSTAR COMBI	
200 AMG Line	NC	NC	68 700	580 Maybach	40	■ 60 000	204 350
43 AMG	NC	NC	87 800	680 Maybach	57	■ 60 000	250 350
300 e Hybrid EQ AMG Line	11	0	82 500	450 e Hybrid EQ Executive	NC	0	133 800
400 e Hybrid EQ AMG Line	15	0	86 600	580 e Hybrid EQ Executive	25	0	146 900
63 AMG S E-Performance	37	■ 8 770	141 300	63 AMG Hybride 4Matic+	NC	0	169 900
220 d AMG Line	NC	NC					

2008						
1.2 PureTech 100 ch Active	5	M	170	26 700		
1.2 Hybrid 136 Active	7		0	30 900		
Électrique 136 ch Active	4	B	4 000	39 250		
Électrique 156 ch Active	4	D	4 000	40 250		
Surcoût Allure : Active + 1 800 €						
Surcoût GT : Allure + 1 700 €						
308						
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	M	210	29 920		
1.2 Hybrid 136 ch Active Pack	7		0	31 950		
PHEV 180 ch Active Pack	6		0	41 170		
PHEV 225 ch GT	10		0	47 520		
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	7	M	260	34 420		
Électrique 156 ch E-Style	4	E	4 000	42 500		
Surcoût Allure : Active Pack + 1 850 € / E-Style + 1 400 €						
Surcoût GT : Allure + 2 600 €						
308 SW						
Surcoût : berline + 1 000 €						
408						
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7		0	37 000		
PHEV 180 ch Allure	8		0	45 600		
PHEV 225 ch GT	10		0	51 250		
Surcoût GT : Allure + 4 000 €						
3008						
1.2 Hybrid 136 Allure	7	M	170	38 490		
Hybride Rechargeable 195 ch Allure	8		0	42 990		
E-3008 210 Allure	7	B	4 000	44 990		
Surcoût GT : Allure + 2 000 € à + 4 500 €						
508						
Plug-in Hybrid 180 ch Allure	8		0	50 200		
Plug-in Hybrid 225 ch Allure	10		0	52 100		
Peugeot Sport Engineered	11		0	70 650		
1.5 BlueHDi 130 ch Allure	7	M	330	45 900		
Surcoût GT : Allure + 2 300 €						
508 SW						
Surcoût : berline + 1 300 €						
5008						
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7	M	1120	40 490		
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8		0	44 990		
E-3008 210 ch Allure	7	B	4 000	46 990		
Surcoût GT : Allure + 4 500 €						
PORSCHE						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
718 CAYMAN						
2.0	19	M	60 000	65 647		
S	24	M	60 000	79 017		
GTS 4.0	30	M	60 000	93 070		
GT4 RS	40	M	60 000	159 082		
Surcoût Style Edition : 2.0 + 8 482 €						
718 BOXSTER						
2.0	19	M	60 000	67 886		
S	24	M	60 000	81 067		
GTS 4.0	30	M	60 000	95 110		
Spyder RS	40	M	60 000	159 052		
Surcoût Style Edition : 2.0 + 8 332 €						
911 COUPÉ						
Carrera		NC	M	60 000	131 700	
Carrera GTS		NC	M	60 000	174 900	
911 TARGA						
4	27	M	60 000	147 206		
4S	34	M	60 000	162 805		
GTS	37	M	60 000	181 035		
911 CABRIOLET						
Carrera	27	M	60 000	139 285		
Carrera S	34	M	60 000	154 885		
GTS	37	M	60 000	173 115		
Turbo	51	M	60 000	231 066		
Turbo S	61	M	60 000	263 940		
TAYCAN						
Propulsion		NC	0	106 011		
4S		NC	0	124 296		
Turbo		NC	0	179 560		
Turbo S		NC	0	218 207		
Turbo GT		NC	0	246 538		
TAYCAN SPORT TURISMO						
Surcoût : berline + 16 € à + 990 €						
TAYCAN CROSS TURISMO						
4		NC	0	117 460		
4S		NC	0	130 068		
Turbo		NC	0	181 048		
Turbo S		NC	0	216 692		
PANAMERA						
4	24	M	60 000	109 726		
GTS		NC	0	167 787		
4 E-Hybrid	19		0	125 306		
4S E-Hybrid	24		0	140 840		
Turbo E-Hybrid	42		0	200 434		
Turbo S E-Hybrid	NC	0	232 397			
MACAN						
2.0	16	M	60 000	72 086		
T	16	M	60 000	77 276		
S	26	M	60 000	81 873		
GTS	33	M	60 000	98 626		
MACAN ELECTRIQUE						
Propulsion		NC	0	82 959		
4		NC	0	86 439		
4 S		NC	0	93 091		
Turbo		NC	0	118 910		
CAYENNE						
3.0	24	M	60 000	102 200		
S	37	M	60 000	122 400		
GTS	40		NC	144 700		
E-Hybrid	19		0	116 800		
S E-Hybrid	24		0	126 700		
Turbo E-Hybrid	53		0	188 400		
CAYENNE COUPE						
3.0	24	M	60 000	106 900		
S	37	M	60 000	127 400		
GTS	40		NC	146 100		
E-Hybrid	19		0	118 600		
S E-Hybrid	24		0	130 700		
Turbo E-Hybrid	53		0	192 000		
RENAULT						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
CLIO V						
1.0 SCe 65 ch Evolution	4	M	100	18 700		
1.0 TCe 90 ch Evolution	5		0	20 000		
E-Tech Hybride 145 ch Evolution	5		0	23 900		
1.0 TCe 100 GPL Evolution	5		0	20 400		
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	5		0	22 600		
Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €						
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 000 €						
5 E-TECH						
150 ch Automatique Confort Techno	4	B	4 000	33 490		
Surcoût Iconic Cinq : Techno + 2 000 €						
CAPTUR						
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	M	400	24 900		
1.3 Mild Hybrid 160 ch Evolution	8	M	400	27 200		
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5		0	28 900		
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5	M	125	25 300		
Surcoût Techno : Evolution + 2 600 €						
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €						
MÉGANE E-TECH						
130 ch Automatique urbaine Equilibre	4	B	4 000	34 000		
130 ch Automatique confort Evolution	4	B	4 000	38 000		
220 ch Automatique confort Techno	4	B	4 000	40 000		
Surcoût Iconic : Techno + 2 000 €						
SYMBIOZ						
E-Tech Full Hybrid 145 ch Techno	5		0	34 900		
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 1 500 €						
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €						
AUSTRAL						
1.3 Mild Hybrid Advanced 130 ch Evolution	7	M	50	35 800		
1.3 Mild Hybrid 160 ch Evolution Auto.	8	M	898	37 300		
E-Tech Full Hybrid 200 ch Evolution Auto.	7		0	40 800		
Surcoût Techno : Evolution + 1 200 €						
Surcoût Techno Esprit Alpine : Techno + 1 700 €						
Surcoût Iconic Esprit Alpine : Iconic + 1 400 €						
ARKANA						
1.3 Mild Hybrid 140 ch Evolution	7	M	210	31 700		
1.3 Mild Hybrid 160 ch Esprit Alpine	8	M	310	36 400		
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5		0	33 900		
Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €						
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 000 €						
SCÉNIC E-TECH						
170 ch Automatique confort Evolution	4	B	4 000	39 990		
220 ch Grande autonomie Techno	4	B	4 000	46 990		
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €						
ESPACE						
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0	45 000		
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 000 €						
RAFALE						
E-Tech 200 ch Techno	7		0	45 000		
E-Tech 300 ch Esprit Alpine 4x4	NC		0	54 500		
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 4 000 €						
KAROO						
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	M	450	34 410		
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 ch Selection	8	M	650	36 490		
2.0 TDI 116 ch Selection	6	M	280	37 900		
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	NC		NC	41 270		
Surcoût Sportline : Selection + 4 560 €						
ENYAQ						
85		6	0	53 500		
85x		6	0	55 780		
RS		5	0	63 590		
Surcoût Sportline : "base" + 7 550 € à + 7 920 €						
ENYAQ COUPE						
85		6	0	55 780		
85x		5	0	58 040		
RS		5	0	65 400		
Surcoût Sportline : "base" + 7 140 € à + 7 150 €						
ROLLS-ROYCE						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
GHOST						
"base"	49	M	60 000	319 800		
Ghost Black Badge	NC	M	60 000	376 200		
PHANTOM						
"base"	NC	M	60 000	486 000		
CULLINAN						
"base"	NC	M	60 000	361 800		
Black Badge	NC	M	60 000	417 000		
SEAT						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			

# 112 [ LE PRIX DU NEUF ]

SWIFT			
	CV	B/M*	PRIX
1.2 Hybrid Avantage	4	0	18 990
Surcoût Privilège: Avantage + 1 200 €			
VITARA			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	NC	NC	25 990
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	NC	NC	29 990
Surcoût Privilège: Avantage + 1 000 €			
Surcoût Style: Privilège + 1 650 €			
SWACE			
1.8 Hybrid Privilège	5	0	33 750
Surcoût Pack: Privilège + 2500 €			
S-CROSS			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	M	100
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	M	50
Surcoût Privilège: Avantage + 1 200 €			
Surcoût Style: Privilège + 2 400 €			
ACROSS			
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10	0	59 290
TESLA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL 3			
Propulsion	7	0	41 490
Grande Autonomie	11	0	50 490
Performance	12	0	57 490
MODEL Y			
Propulsion	6	B	4 000
Grande Autonomie Propulsion	6	B	4 000
Grande Autonomie Transmission intégrale	11	0	51 990
Performance	12	0	57 990
MODEL S			
Dual Motor	9	0	92 990
Plaid	15	0	107 990
MODEL X			
Dual Motor	9	0	99 990
Plaid	15	0	114 990
TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO X			
1.0 VVT-i 72 ch Dynamic	4	0	18 900
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Collection : Design + 2 600 €			
YARIS			
GR	17	M	60 000
116h Active	5	0	23 450
130h GR Sport	5	0	30 450
Surcoût Dynamic : Active + 1 000 €			
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût Collection : Design + 3 000 €			
Surcoût Première : GR Sport + 1 000 €			
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €			
YARIS CROSS			
116h Dynamic	6	0	28 200
130h Design	5	0	30 700
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût Collection : Design + 3 000 €			
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €			
Surcoût Première : GR Sport + 2 000 €			
C-HR			
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	5	0	34 900
2.0 Hybride 200 ch Design	8	0	38 900
Hybride Rechargeable 225 ch Design	8	0	44 900
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût Collection : Design + 4 500 €			
Surcoût Collection Première : Collection + 4 000 €			
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €			
Surcoût GR Sport Première : GR Sport + 6 000 €			
COROLLA			
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6	0	33 750
2.0 Hybride 196 ch GR Sport	8	0	39 150
Surcoût Design : Dynamic + 2 100 €			
Surcoût GR Sport : Design + 1 300 €			
Surcoût Collection : GR Sport + 2 600 €			
COROLLA TOURING SPORTS			
Surcoût: berline + 2 100 €			

PRIUS			
	CV	B/M*	PRIX
Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8	0	43 900
Surcoût Design : Dynamic + 2 600 €			
Surcoût Lounge : Design + 5 000 €			
RAV4			
Hybride Dynamic	9	M	230
Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €			
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €			
BZ4X			
Pure	5	0	39 900
Surcoût Origin: Pure + 4 000 €			
MIRAI			
Lounge	4	0	73 000
Surcoût Executive: Lounge + 7 000 €			
HIGHLANDER			
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	10 534
Surcoût Lounge : Lounge + 5 000 €			
LAND CRUISER			
204 D-4D LeCap	11	M	60 000
Surcoût Life: LeCap + 3 000 €			
Surcoût Lounge : Légende + 8 000 €			
Surcoût First Edition : Lounge + 5 000 €			
GR SUPRA			
2.0 Safety	15	M	4 543
Surcoût "base" : Safety - 1 000 €			
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €			
PROACE CITY VERSO			
1.2 WT-i 110 ch Dynamic	6	M	1 276
1.5 D-4D 100 ch Dynamic	5	M	898
1.5 D-4D 130 ch Dynamic	7	M	2 544
Electric 50 kWh Dynamic	7	B	4 000
Surcoût Executive: Dynamic + 3 500 €			
Surcoût Lounge : Executive + 3 500 €			
VOLKSWAGEN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
POLO			
1.0 MPI 80	4	M	170
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	50
1.0 TSI 116 ch Style DSG	6	M	170
GTI	11	M	1 629
Surcoût VW Edition : Life - 270 €			
Surcoût Life Plus : Life + 585 €			
Surcoût Style : Life Plus + 585 €			
Surcoût R-Line : Style + 970 €			
T-CROSS			
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	260
1.0 TSI 116 ch Life	6	M	240
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	M	540
Surcoût VW Edition : Life + 0 €			
Surcoût Life Plus : Life + 1 140 €			
Surcoût Style : Life Plus + 3 870 €			
Surcoût R-Line : Style + 320 €			
TAIGO			
1.0 TSI 95 ch	5	M	150
1.0 TSI 116 ch	6	M	170
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	330
Surcoût Life : "base" + 2 930 €			
Surcoût VW Edition : Life + 1 320 €			
Surcoût Life Plus : Life + 440 €			
Surcoût R-Line : Life Plus + 1 800 €			
Surcoût Style : R-Line + 1 930 €			
Surcoût R-Line Edition : R-Line + 1 930 €			
T-ROC			
1.0 TSI 116 ch	6	M	540
1.5 TSI EV02 150 ch Life	8	M	650
2.0 TDI 116 ch	6	M	210
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	M	330
Surcoût Life : "base" + 4 730 €			
Surcoût VW Edition : Life - 250 €			
Surcoût Life Plus : Life + 1 000 €			
Surcoût Style : Life Plus + 1 610 €			
Surcoût Style Exclusive : Style + 5 350 €			
Surcoût R-Line : Style + 4 440 €			
T-ROC CABRIOLET			
1.0 TSI 116 ch Style	6	M	898
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	1 504
Surcoût R-Line : Style + 4 610 €			
GOLF			
1.5 TSI EV02 116 ch	6	M	190
1.5 eTSI EV02 116 ch Life Plus DSG	6	M	50
1.5 eTSI EV02 150 ch Style DSG	8	M	150
GTI	16	M	4 818
GTI Clubsport	19	M	11 803
R	22	M	80 624
eHybrid 204 ch Style	8	0	48 800
GTE	9	0	53 530
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6	0	36 250
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	75
Surcoût Life Plus : "base" + 2 210 €			
Surcoût VW Edition : "base" + 1 980 €			
Surcoût Style : Life Plus + 4 040 €			
Surcoût Edition 50 : Style + 1 500 €			
Surcoût R-Line : Style + 120 €			
ARTEON SHOOTING BRAKE			
Surcoût : Arteon + 900 €			
ID.7			
Pro 286 ch Life Max	6	0	59 990
Pro S 286 ch Life Max	6	0	61 690
ID.7 TOURER			
Pro 286 ch	6	0	58 990
Pro S Life Max	6	0	62 390
GTx	6	0	75 000
Surcoût Life Max : "base" + 1 700 €			
TOUAREG			
eHybrid 381 ch Elegance	22	0	89 100
R	22	0	105 100
CADDY			
1.5 TSI 116 ch DSG	6	M	2 544
2.0 TDI 102 ch	6	M	1 090
2.0 TDI 122 ch DSG	6	M	1 650
Surcoût Life : "base" + 2 700 €			
VOLVO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
EX30			
Single Start	5	0	39 100
Single Extended Range Start	5	0	43 300
Twin Performance Plus	8	0	50 850
Surcoût Plus : Start + 2 950 €			
Surcoût Ultra : Plus + 2 950 €			
XC40			
B3 Essential	9	M	2 929
B4 Plus	11	M	3 250
Surcoût Start : Essential + 2 300 € à + 2 900 €			
Surcoût Plus : Start + 2 100 € à + 6 650 €			
Surcoût Black Edition : Plus + 1 750 €			
Surcoût Ultra : Plus + 3 450 €			
EX40			
Single Essential	7	0	46 950
Single Extended Range Start	9	0	52 200
Twin Performance Plus	14	0	62 150
Surcoût Start : Essential + 3 000 €			
Surcoût Plus : Start + 5 750 €			
Surcoût Black Edition : Plus + 1 300 €			
Surcoût Ultra : Black Edition + 3 950 €			
C40			
Recharge 238 ch Start Plus	9	0	56 850
Recharge Extended Range 252 ch Start	9	0	55 555
Recharge Twin 408 ch Plus	14	0	63 150
Surcoût Plus : Start + 3 600 €			
Surcoût Ultimate : Plus + 4 250 €			
S60			
B4 essence Start	11	M	2 248
Recharge T6 Style Dark	15	0	65 350
Polestar Engineered	17	0	77 600
Surcoût Plus Style Dark : Start + 2 450 €			
Surcoût Ultimate Style Chrome : Plus Style Dark + 6 050 €			
V60			
B4 essence Start	11	M	2 323
Recharge T6 Plus Style Dark AWD	15	0	66 750
Surcoût Plus Style Dark : Start + 4 250 €			
Surcoût Ultra Style Dark : Plus Style Dark + 6 900 €			
Surcoût Ultra Style Chrome : Plus Style Dark + 6 200 €			
V60 CROSS COUNTRY			
B4 Diesel Pro	11	M	7 099
XC60			
Recharge T6 Start AWD	15	0	69 950
Recharge T8 Ultimate Style Chrome AWD	20	0	83 230
Polestar Engineered	20	0	87 480
Surcoût Plus Style Chrome : Start + 4 530 €			
Surcoût Plus Style Dark : Plus Style Chrome + 0 €			
Surcoût Ultimate Style Chrome : Plus Style Dark + 5 750 €			
Surcoût Ultimate Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €			
XC90			
T8 Start	20	0	91 050
Surcoût Ultra Style Chrome : Start + 12 830 €			
Surcoût Ultra Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €			
EX90			
Single Start	NC	0	89 500
Twin Plus	NC	0	99 250
Twin Performance Ultra	NC	0	110 400
Surcoût Plus : Start + 5 600 €			
Surcoût Ultra : Plus + 5 950 €			

**■** Bonus écologique (en €). 7 000 € selon revenu fiscal. **■** Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

# BIEN CHOISIR POUR ROULER AUTREMENT !

**l'auto-journal**  
LE 1<sup>er</sup> MAGAZINE DE L'ART DE ROULER DIFFÉREMMENT

## BMW ET AUDI RENOUVELLENT LEURS STARS !

1<sup>ères</sup> PHOTOS OFFICIELLES

AUDI Q5

BMW X3

### Super essai

RENAULT RAFALE  
Le SUV coupé est-il aussi sportif qu'il en a l'air ?

### 66 PAGES D'ESSAIS

VOLKSWAGEN TIGUAN, ALFA ROMEO JUNIOR, BMW X2, AUDI SQ6, SKODA KODIAQ, CUPRA TAVASCAN...

FACE-À-FACE  
MINI COUNTRYMAN E / PEUGEOT E-3008

LE GUIDE D'ACHAT COMPLET 124 MODÈLES ÉVALUÉS

+ LE GUIDE D'ACHAT COMPLET 124 MODÈLES ÉVALUÉS

OCTOBRE-NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2024

**l'auto-journal** évasion & SUV

BMW & AUDI  
on vous dévoile  
les nouvelles stars

À découvrir  
le super test  
de la Renault  
Rafale

EN VENTE ACTUELLEMENT

66 pages  
d'essais  
qui dit mieux ?

Faites-vous  
une idée avec  
le guide complet  
de 120 modèles

À découvrir dans notre prochain numéro

N°

170

le 31 octobre

ADRIEN CORTESI

**1<sup>er</sup> essai : Audi A5**

Enfin ! Après plus de trois ans de vaches maigres, sans nouveauté majeure, Audi revient en force avec son grand classique, l'A5, remplaçante de l'actuelle... A4, suivant la nouvelle logique d'appellation des Audi. L'A5 se décline donc désormais en berline ou en Avant et héberge des moteurs thermiques. Premier roulage sur les routes de la côte d'Azur...

**1<sup>er</sup> essai : Opel Grandland**

Au tour du SUV Opel de faire sa révolution ! Et forcément, selon la politique du groupe, de chiper les affaires de ses cousins Peugeot 3008 et 5008 : même plateforme, même moteurs électriques et hybride de 136 ch. Reste donc le style et peut-être bien un petit truc en plus pour ne pas rester dans l'ombre des stars françaises.

**Le nouveau Renault Symbioz face au Renault Austral**

Et si en multipliant son offre de SUV à l'envi, Renault ne taillait pas des croupières à ses propres modèles ? Plus compact, plus abordable, plus économique grâce à sa motorisation "full hybride", il se pourrait bien que le nouveau Symbioz fasse surtout de l'ombre au discret Austral. Alors, quel est le meilleur SUV familial Renault ? Réponse dans 15 jours.

Et aussi... En kiosque

ACTUELLEMENT

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

**NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 110  
DE L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & SUV**  
**156 PAGES - 6,50 €**

BMW va renouveler son X3 en fin d'année et Audi en fera de même avec son Q5 au printemps 2025. Découvrez les premières photos et infos officielles des deux stars allemandes. Également dans ce numéro, notre premier essai du Renault Rafale, ainsi qu'un match entre les nouveaux Peugeot 3008 et Mini Countryman électriques.



Une publication du groupe Reworld Media

axel springer

REWORLD MEDIA

**ÉDITEUR****ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)**

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

**Directeur de la publication :** Gautier Normand**Actionnaires :** Président Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

[www.autojournal.fr](http://www.autojournal.fr)E-mail : [autojournal@reworldmedia.com](mailto:autojournal@reworldmedia.com)**RÉDACTION****Rédacteur en chef :** Jean-Éric Raoul,  
assisté de Karine Roumestand (01 41 33 55 94)**Rédacteur en chef adjoint :** Guy L'Hospital**Directeur artistique :** Yannis Jacoby-Koaly**Essais :** Mélina Priam (cheffe de rubrique), Cyril Biotteau**Technique :** Frédéric Haas**Convoyage :** Sylvain Cambier (responsable)**Secrétaire général de rédaction :** Denis Riflaide**Maquette :** Pykha**Secrétariat de rédaction :** Vediteam**Photographe :** Yann Lefebvre**Responsable service photo :** Jeanne-Marie Woitiée**A participé à ce numéro :** Caroline Hazard**DIRECTION ÉDITION****Directeur exécutif :** Stéphane Haïtaïan**Éditeur :** Tommaso Albinati**PUBLICITÉ**

Tél. : 01 41 33 53 52

**Directrice générale :** Élodie Brétauëde Fonteilles**Directeur commercial pôle automobile :** Franck Graisset**Directrice commerciale adjointe pôle automobile :**

Anne Buré-Emmel (01 41 33 29 21)

**Contact publicité :** Christian Touzay (01 41 33 52 21)**Planning :** Angélique Consoli (01 41 33 53 52),

Stéphanie Guillard (01 41 33 53 50)

**Trafic :** Laurie Benevent (01 45 19 58 68)**MARCHÉS DIRECTS**

Tél. : 01 41 33 55 54

**Directrice de publicité :** Julie Aldabo**MARKETING****Directrice marketing et diversification :** Sylvie Siguret**Responsable marketing :** Frédérique Gasbarian**ABONNEMENTS ET DIFFUSION****Directrice marketing direct :** Catherine Grimaud**Cheffe de produit :** Julie Duarte**Responsable service diffusion :** Philippe Merrien**Responsable des ventes :** Mélanie Caillé**SERVICE ABONNEMENTS**

Tél. : 01 46 48 48 75 Du lundi au vendredi de 9 h à 19 h et le samedi de 9 h à 18 h (prix d'un appel local).

**Internet :** formulaire sur [www.serviceabomag.fr](http://www.serviceabomag.fr)**Courrier :** Service Abonnements L'Auto-Journal 59898 Lille Cedex 9

Abonnement France : 113,59 € (1 an, 25 numéros).

Prix de vente incluant la TVA à 2,10%.

Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, [abobelgique@edigroup.org](mailto:abobelgique@edigroup.org)) : 113,59 € (1 an, 25 n°).Suisse (Edigroup S.A., tél. : 022 860 84 01, [abonne@edigroup.ch](mailto:abonne@edigroup.ch)) : 172,70 CHF (1 an, 25 n°).**FABRICATION****Directeur des opérations industrielles :** Bruno Matillat**Cheffe de fabrication :** Bénédicte Larue**Responsable service presse :** Sylvain Boularand (01 41 33 29 88)**Imprimeur :** Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes**AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL****Origine du papier :** Allemagne**Taux de fibres recyclées :** 0 %**Impact sur l'eau :** Ptot 0,016 kg/tonne

ACPM

**Date du dépôt légal :** octobre 2024**Prix de vente :** 4,40 €**Date de parution :** 17 octobre 2024**N° ISSN :** 0005-0768**N° CPPAP :** 0323 K 82833



★★★★★  
4.7/5  
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS\*

# Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

05 65 100 100  
[www.retro.fr](http://www.retro.fr)

Rétro+ est un nom commercial de Cofidis assurances. Immatriculée RCS Paris au capital de 125 000 000 €. Siège social : 138 Avenue de la Grande Armée, 75016 PARIS. RCS PARIS 300595652. En tant que distributeur, Cofidis assureurs dépend de l'assureur principal : Crédit Mutuel Assurances, siège social : 10 rue de la République, 75009 PARIS. RCS PARIS 301500122.

# SKODA

## Nouvelle Škoda Octavia

Pour toutes vos vies et toutes vos envies.



À partir de

**349 €/mois<sup>(1)</sup>**

Sans apport

LLD 37 mois / 2 mois de loyers offerts



Disponible en motorisations hybride.

Découvrez-la dès maintenant en concession ou sur [skoda.fr](#)

Modèle présenté : Octavia Combi Selection 1.5 TSI 116 ch Hybrid DSG7 avec options, 2 loyers offerts après 1er loyer de **448 €** suivi de 34 loyers de **448 €**, remise de **4 500 €** déduite.

Offre valable jusqu'au 31/10/2024. (1) Octavia Combi Selection 1.5 TSI 116ch Hybrid DSG7 en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, remise de 4 500 € déduite hors assurances facultatives. 2 loyers offerts après 1er loyer de 349 € suivi de 34 loyers de 349 €. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital social: 318 279 200 € – Siège social : Braunschweig (Allemagne) – RC/HRB Braunschweig: 1819 – Intermédiaire d'assurance européen: D-HNQMUQ9MO-22 ([www.orias.fr](#)) – Succursale France: Bâtiment Ellipse, 15 av. de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise: 451 618 904 – Administration et adresse postale: 11, av. de Boursonne – BP 61 – 02601 Villers-Cotterêts Cedex.

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



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