

SEP
TOP
ventes

Du 17 au 30 octobre 2024

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1169

CITROËN C4

Grand coup de frais



ALPINE A390 β

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 ?



1er ESSAI

RENAULT 5

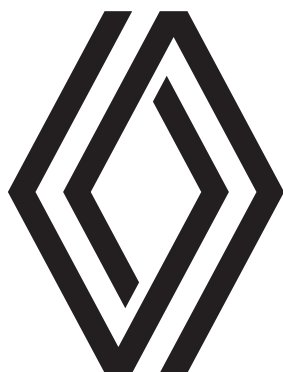
Au volant aussi, elle est craquante



L 14595 - 1169 - F: 4,40 €



BEL : 4,80€ - ESP : 4,80€
GR : 4,90€ - DOM S : 4,90€
DOM A : 6€ - ITA : 4,90€
LUX : 4,80€ - PORT CONT :
4,80€ - CAN : 7,50\$CAN
MAR : 52,00DH - TOM S :
680,00CFP - TOM A : 1900CFP
CH : 7,00PS - TUN : 9,500TU

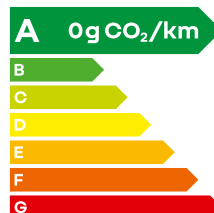
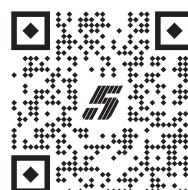


RENAULT 5 E-TECH 100% ELECTRIQUE

borne de recharge offerte⁽¹⁾

assemblée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽²⁾
chargeur bidirectionnel
openR link avec Google intégré⁽³⁾
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^{er} 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 wltc. (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 CO₂ (g/km)*: 0. *selon norme wltc.**

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 (≥ 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.

A 0g CO₂/km



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

Comprendre

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

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

Vibrer

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

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



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

Nos techniciens mesurent chaque année, sur le circuit de Montlhéry, les vraies performances de plus de 450 modèles : consommations, reprises, accélérations...



Renault 4 E-Tech/P. 12



Renault Emblème/P. 22



Alpine A390_β/P. 24



Citroën C4/P. 28



Dacia Bigster/P. 30



Renault 5 E-Tech/P. 46



Leapmotor C10/P. 64



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, privilégiez 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 clairoignent 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

ABONNEZ-VOUS !
Retrouvez toutes nos
offres p. 77 et sur
www.kiosquemag.com

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-Troisvalets

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.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE





L'AUTRE DÉESE 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 CO₂ 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, privilégiez la marche ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer

SYMPHONIE EN V8 MAJEUR.



A 45 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. 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.*

évolution”



La 4L du XXI^e 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.



Fin 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^{er} 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 matriciels, 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 un 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.

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 ceignent 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.

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





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.

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 matelés, 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

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 dm³. 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.⁽¹⁾

Le service **Ma Recharge Intelligente d'ENGIE**⁽²⁾ 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

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 2021) 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. (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

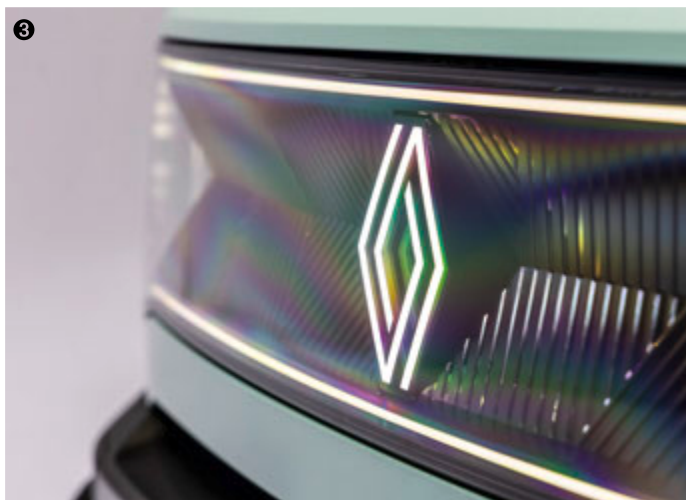
Que le véhicule fasse 3,92 m (la R5) ou 4,14 m (cette R4), c'est la même plateforme AmpR Small qui est convoquée. Car malgré leurs différences, les deux modèles ont 68 % de pièces communes ! La gamme de motorisations de la Renault 4 tournera autour d'une seule machine électrique, selon deux couples moteur/batterie. 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 étoffée, 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 dm³, dont 35 dm³ 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.



Bonne idée que celle d'avoir prolongé le volet de coffre électrique (et mains-libres) jusque 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^{er} 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^{er} loyer de 4490€ après déduction de 4000€ de bonus écologique et 1500€ de prime à la conversion.

Ford

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

*Location longue durée 36 mois/30000km avec maintenance/assistance d'un Nouveau Explorer RWD Extended Range 204ch neuf sans options. **1^{er} 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 Breman 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^{er} 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

Renault 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 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 CO₂ par rapport à un modèle thermique de taille semblable. Mesuré en équivalents CO₂, l'analyse du cycle de vie (*voir ci-contre*) révèle qu'Emblème ne produirait que 5 tonnes de CO₂ 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 CO₂ 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

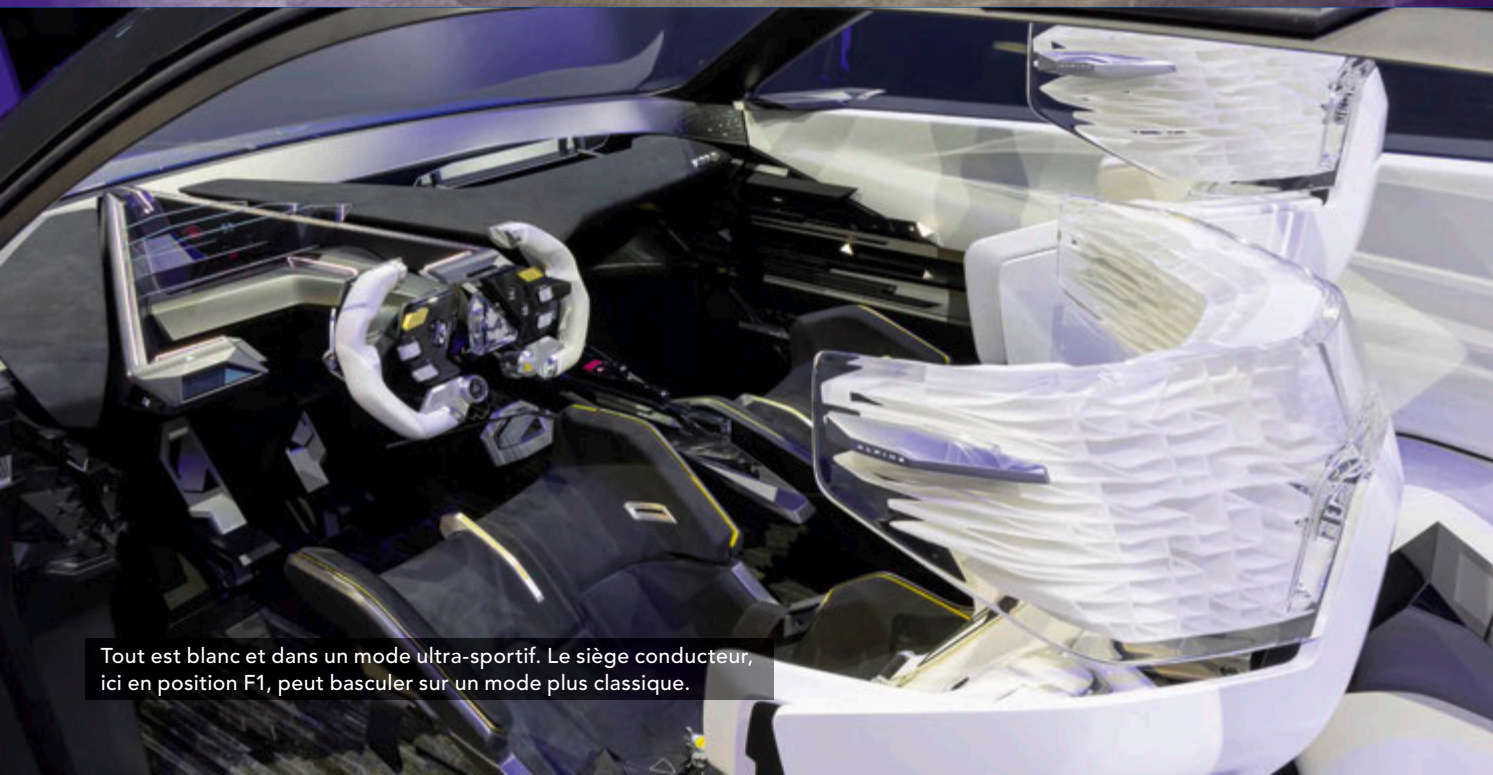
Concept car non commercialisé

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



Changement

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_B

À partir de **50 000 €***

Commercialisation : **automne 2025***

* Estimations concernant l'A390 de série.



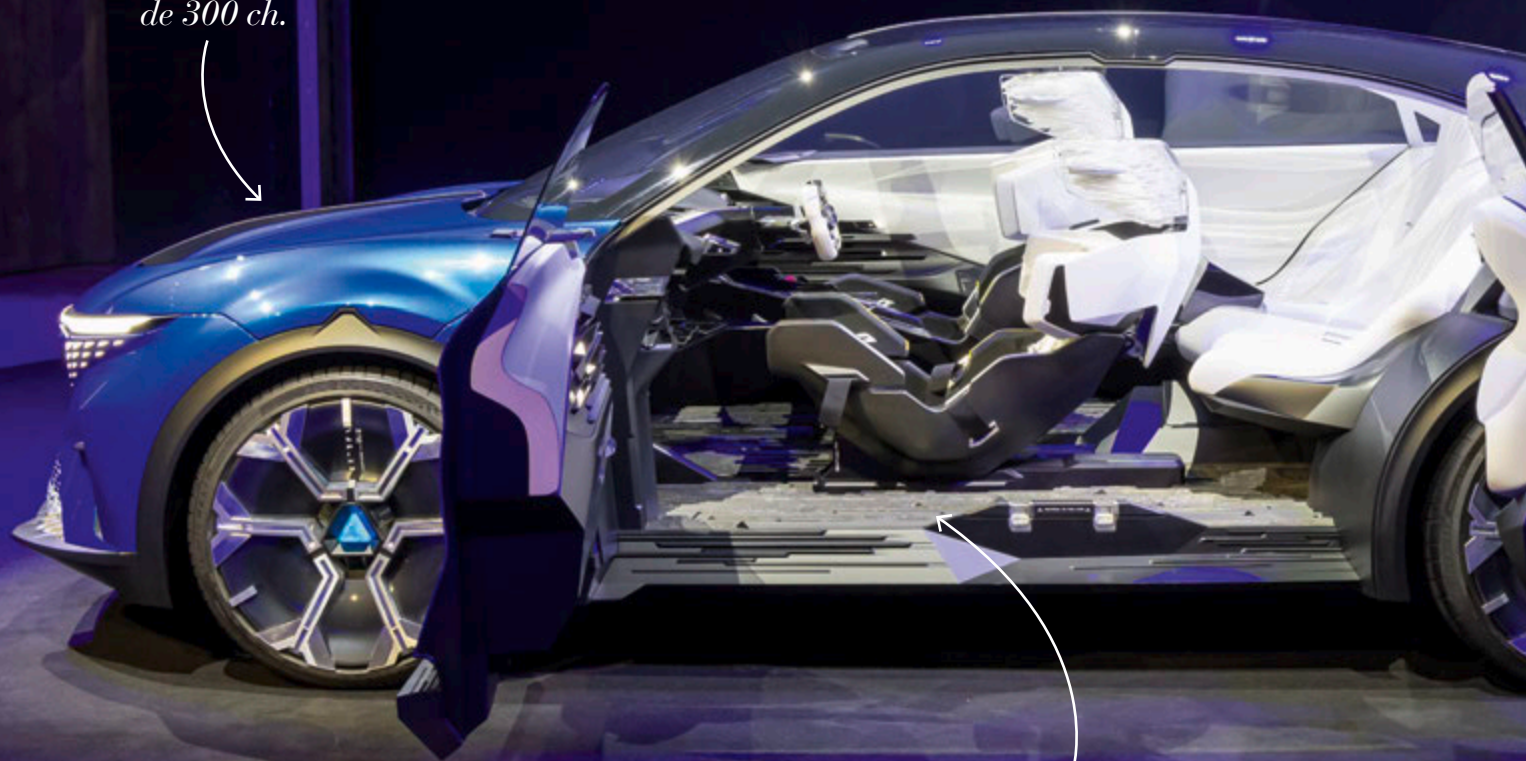
Ce show car, fidèle à 85 % au style du futur crossover A390, utilisera une plateforme remaniée du Renault Scénic E-Tech et du Nissan Ariya, avec trois moteurs électriques et des technologies destinées à rendre sa conduite ludique et dynamique.

Par **Didier Laurent** Photos **Arnaud Saunier**

Deux 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 "Bêta", 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 cotes 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'émiettent 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 décorations “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 remarquables 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 tricarpe 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 CO₂, 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 €***

Commercialisation : **ouverture des commandes janvier 2025, livraisons avril**

* Estimation.

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

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**

Dacia 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^e 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 dm³ VDA (150 dm³ 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 électronique 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'arrimant 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 bicarburant hybride léger avec son alterno-démarrreur 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 CO₂.

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 pas 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 hybridée 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.

De
à Z A

Par Jean Bourquin

Citroën C3 Aircross



Citroën C5 X



Citroën C3



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'engouffrait d'une chaîne de distribution en lieu et place de la courroie sujette à controverse qui "honore" 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 €.

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.

LA GAMME E-C3 AIRCROSS

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

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

LA GAMME C3 AIRCROSS 5 PLACES

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

(1) Électromoteur 21 ch en complément.

LA GAMME C3 AIRCROSS 7 PLACES

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

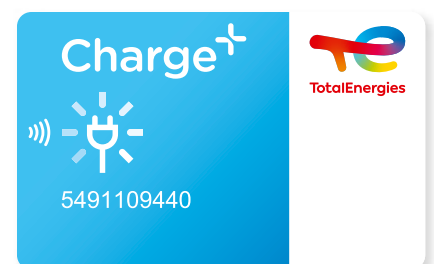
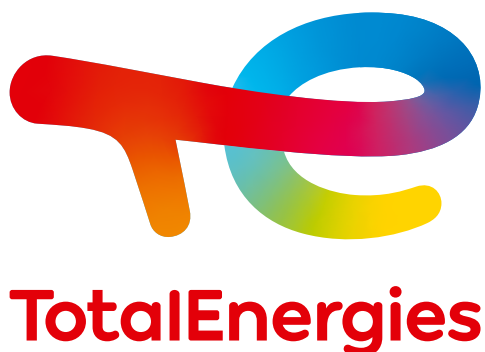
(1) Électromoteur 21 ch en complément.



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+
sur 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
Monomoteur roues avant motrices					
Autonomie standard - Électromoteur 204 ch / 58,3 kWh	436 km	11 / 100 kW	EV3 / Earth	35 990 / 38 390 €	0 €
Autonomie longue - Électromoteur 204 ch / 81,4 kWh	605 / 563 km ⁽¹⁾	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

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.

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

Puissance / Batterie ⁽¹⁾	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus
Monomoteur roues arrière motrices					
Pro - Électromoteur 286 ch / 79 kWh	459 km	11 / 185 kW	Pro	52 850 €	0 €
Bimoteur 4 roues motrices					
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 ⁽¹⁾	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus
Monomoteur roues arrière motrices					
Pro - Électromoteur 286 ch / 79 kWh	420 km	11 / 185 kW	Pro	58 400 €	0 €
Bimoteur quatre roues motrices					
GTX - Électromoteurs 340 ch / 86 kWh	461 km	11 / 200 kW	GTX	72 800 €	0 €

(1) Capacité nette.

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⁽¹⁾, La Banque Postale finance en parallèle des projets de développement durable⁽²⁾.

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 carbone 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_01MFVK.

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

Bouter 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^{er} octobre 2024, 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 ?



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.

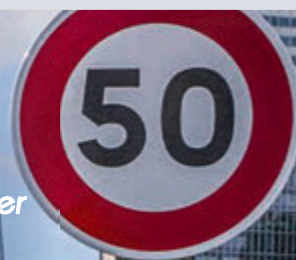
Anne Hidalgo,
maire de Paris.



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 piétonnisée. 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 ➔

“ 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^{er} 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 maire 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^{er}, 2^e, 3^e et 4^e 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^{er} et 2^e, 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". ■

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 accrue 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.

"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.

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 contraste 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.

Deux 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, pêle-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:PEV (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⁽¹⁾, cette réglementation européenne qui oblige

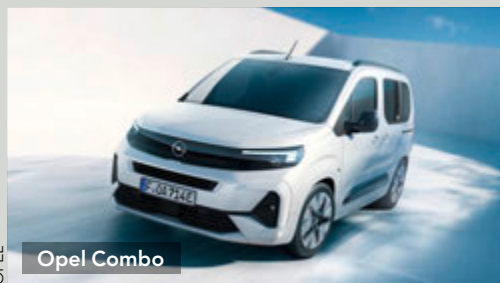
les constructeurs à réduire leurs émissions moyennes de CO₂ à 81 g/km à partir du 1^{er} janvier 2025 sous peine de sanctions financières lourdes en cas de dépassement. L'épuration des gammes débute dès maintenant.

Ludospaces Stellantis



Citroën Berlingo

ADRIEN CORTESI



Opel Combo

OPEL



Peugeot Rifter

PEUGEOT

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 voue 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.



Suzuki Jimny

THOMAS ANTOINE / ACE TEAM

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.



Mazda MX-5

ARNAUD SAUNIER



VINCENT ISORE / IPP / MAXPPP

“Un impôt déguisé.”

Luc Chatel, président de la Plateforme automobile.

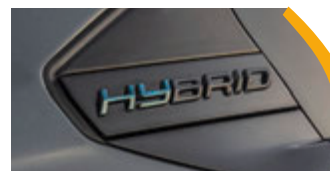
Précaution d'usage, ces lignes sont rédigées avant la présentation du projet de loi de finances pour 2025, à la date du 10 octobre. Cela mentionné, ce qui suit est probablement retenu au moment où nos lecteurs découvrent ces lignes. Selon plusieurs sources, donc, le seuil de déclenchement du malus baisse de 118 à 113 grammes de CO₂ émis au kilomètre au 1^{er} 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 CONFONFUS, 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%).



PEUGEOT

100 millions



C. CHOULOT

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.

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 produit 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^{er} 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 1399 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.



PHOTOS : MCLAREN

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

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 %

La baisse des immatriculations de l'anglo-chinoise électrique MG MG4 enregistrée au terme du troisième trimestre, sur une durée d'un an (6468 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.



TOMAS RAGINA / SHUTTERSTOCK



Jeep Compass, l'ami européen

SIMONA ALAMPI



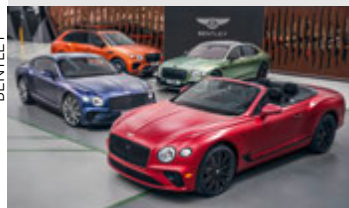
La clientèle d'outre-Atlantique se plaint que les marques américaines de Stellantis n'ont plus trop le goût de l'Amérique. Avec le nouveau Compass attendu ici dans le courant de l'année 2025, ils ne seront pas déçus quand ce dernier débarquera chez eux en 2026. De fait, c'est le Peugeot 3008 qui fournit 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 hybridés, ont toujours leur préférence. En clair, une Bentley électrique, ce n'est pas pour demain. À l'horizon 2028, au mieux.

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 ●●●



Cela 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 clin 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'étoffera 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 vitesses" 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 épaté 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 ➔





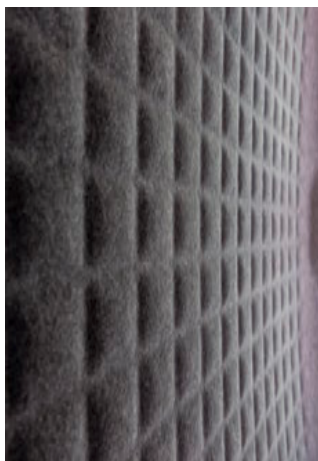
CLIN D'OEIL UTILE

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 R5.



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 !



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.



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".



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.

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.

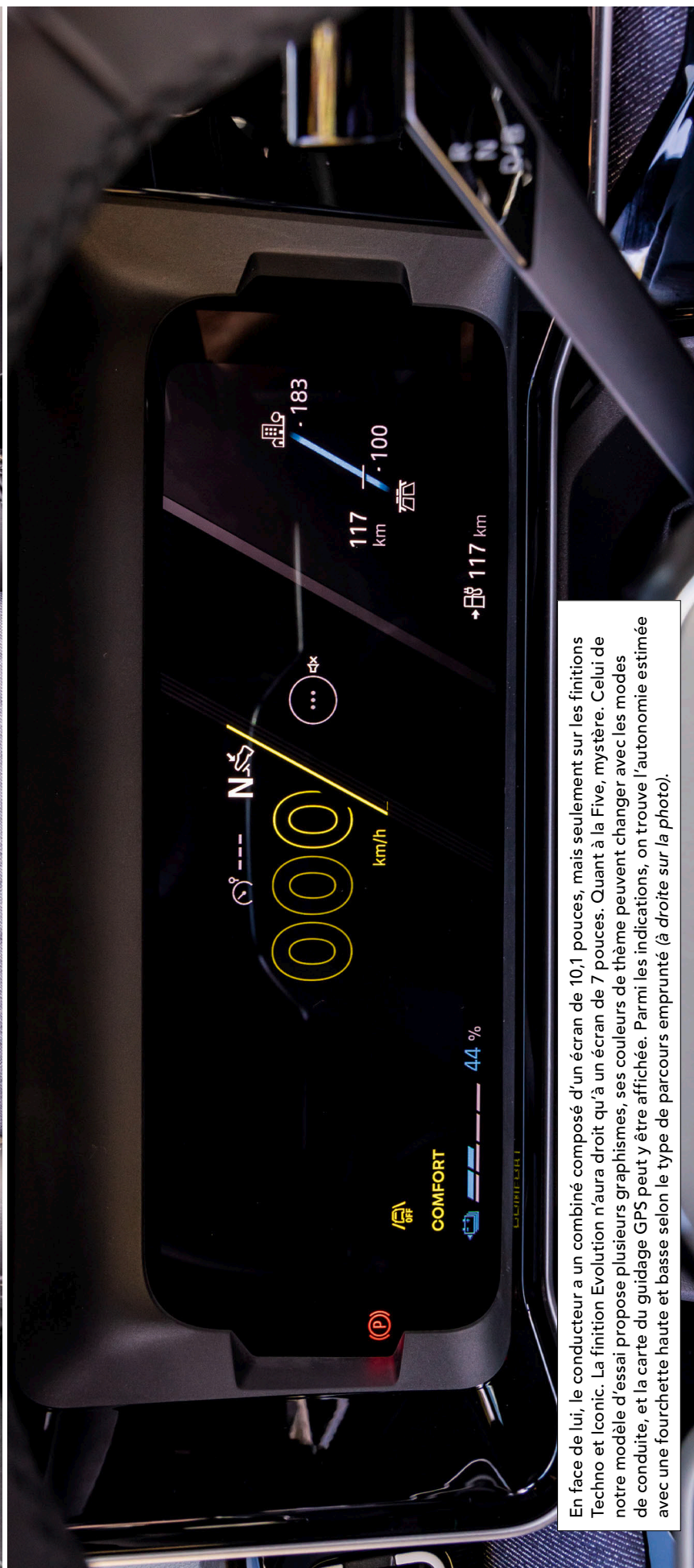
Des clins d'œil et du moderne

C'est l'une des premières choses que l'on remarque en montant à bord : en face du passager, l'insert décoratif matelassé est une évocation des premières R5. Il est recouvert de la même sellerie que celle des sièges. Juste au-dessus, l'insert en noir laqué s'orne d'un liseré rétroéclairé dont la couleur change en fonction du mode de conduite. La présentation est dans l'ensemble assez soignée, même

si les plastiques sont tous durs. La double dalle numérique, elle, est bien ancrée dans la modernité avec deux écrans de 10,1 et 10 pouces (face au conducteur et écran central) de bonne définition. Sous l'écran central, les deux aérateurs surmontent les commandes physiques de climatisation : un bon point pour l'ergonomie, globalement assez réussie.

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 sinueuses, 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

1 L'habitabilité aux places arrière n'est pas le point fort de cette R5.
2 Le coffre est annoncé à 326 dm³, 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.

90%
Quotient Émotionnel

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

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/s², offre toutefois un bon "frein moteur" dans les descentes.

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 ! ■

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 Évolution 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	1 449/500 kg

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

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	326 dm ³

LE BUDGET

Prix	33 490 €
Bonus écologique (CO ₂)	4 000 € ⁽¹⁾ (0 g/km)
Prix du modèle essai ⁽¹⁾	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 11 kW/100 kW	4 h 30 ⁽²⁾ /30 mn ⁽³⁾

(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 !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



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.

La F40, ça vous cause? Je ne fais pas allusion à la célèbre 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 *illico* 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 Réaumont



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, étriqué et même amputé de 70 dm³ 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 3 600 €. 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 épingles 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 réserver 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 →



① Les 4 cm gagnés en longueur à l'extérieur ne se retrouvent pas à l'intérieur. L'espace aux jambes est néanmoins suffisant. ② Seulement 310 dm³ : 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 cm³ 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 discrétion. 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-Montlhéry.

LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 170 ch à 4700 tr/mn ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 240 Nm à 1500 tr/mn + 55 Nm (élec.) ⁽²⁾
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence + électrique 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm ³ /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

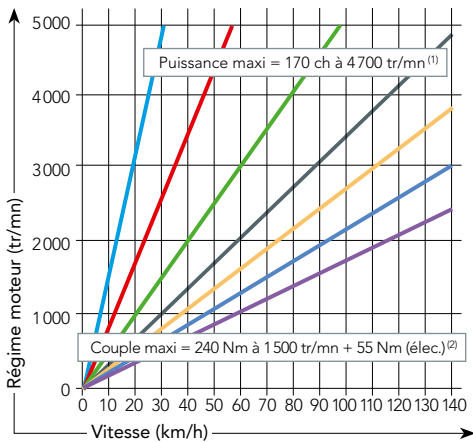
La Série 1 conserve la boîte automatique DKG à double embrayage et à 7 rapports, très répandue au sein du groupe BMW/Mini. Une transmission réputée pour sa fluidité et son appréciable réactivité, ce dont le 1,5 l, assez placide à bas régime, a besoin pour reprendre son élan. Cela dit, même en optant 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^{re} = 7,59 km/h En 2^e = 12,94 km/h En 3^e = 20,81 km/h

En 4^e = 30,34 km/h En 5^e = 38,19 km/h En 6^e = 48,58 km/h

En 7^e = 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 coudes AV/AR	■ 146/143 cm
Garde au toit AV/AR	■ 94/93 cm
Volume de coffre	■ 310 dm ³
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

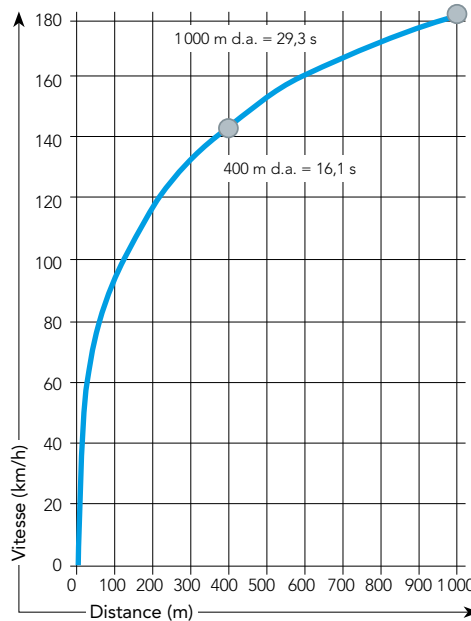
Allemagne

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. Avantagée 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 €...

LE BUDGET

Prix	■ 38 950 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 125 à 310 € (121 à 130 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	52 035 €
Garantie	■ 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 Assist, rég./lim. vit., sièges AV chauff., surv. angles morts/trafic AR, syst. multim. tactile/GPS/USB/Android Auto et Apple CarPlay, vitres élec...

Options

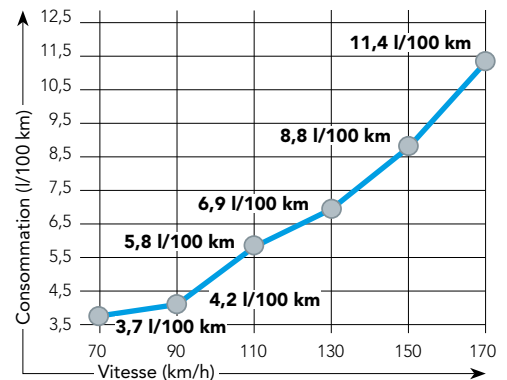
Banqu. 40/20/40 (210 €), clim auto bizonne (560 €), freins M Sport (660 €), hayon élec. (510 €), hi-fi avancée (810 €), jtes all. 18 pces (900 €), pack Driving Ass. Plus (AFIL act., rég. vit. adapt. : 850 €), pack Driving Ass. Pro (idem + cond. semi-auton. : 1 650 €), pack Premium (accès/dém. sans clé, induction, phares auto, rétro int. électrochr. : 1 850 €), pack Innovation (idem + Park Assist Plus, tête haute, GPS à réalité augm., phares adapt. : 3 600 €), peint. métall. (890 €), sièges AV sport/élec. (510/960 €), similicuir (900 €), toit noir/pono (400/1 250 €)...

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 cm³, 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 chiffonnées par l'absence de progrès en habitabilité et le piètre rapport prix/équipement.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

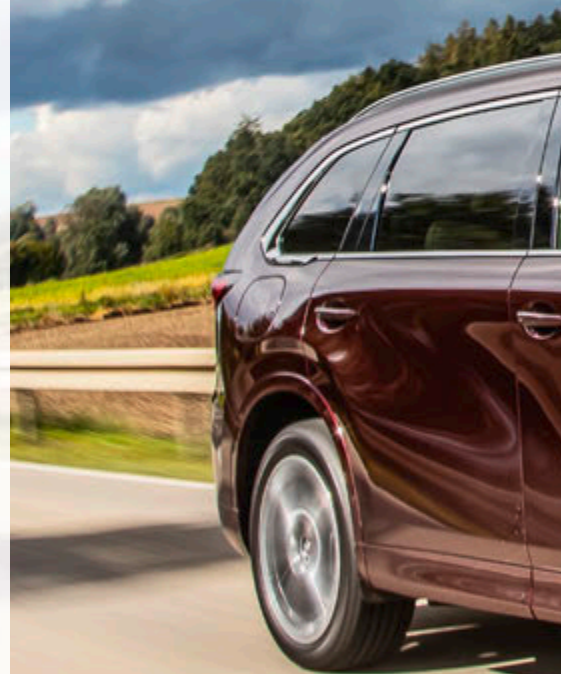
Dans l'imaginaire collectif, un SUV haut de gamme porte un écusson Audi, BMW, Mercedes, Lexus, Volvo pour certains, Land Rover pour d'autres. Mais Mazda... non. Et pour cause : le CX-5, longtemps porte-drapeau de la marque japonaise, n'affiche pas vraiment de prestations luxueuses. Depuis l'arrivée du 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 aisé selon votre angle de vue.

L'avant est rigoureusement identique, l'arrière itou, 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. Techniquement, 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 ➔



SEULÉ





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 avons 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

PLUS
Présentation
Équipement complet
Confort de suspension

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



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.

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

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	■ 327 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 261 Nm à 4 000 tr/mn + 270 Nm (élec.) ⁽²⁾
Type	4 cyl. essence + 1 élec.
Cylindrée / puissance fiscale	2 488 cm³ / 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 6 000 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	2 240/2 500 kg

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

Coffre	
Volume	■ 566 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 74 100 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (35 à 36 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



❶ L'écran central n'est tactile qu'à l'arrêt. En roulant, il faut alors passer par la molette centrale : pas pratique! ❷ Dans notre voiture en configuration 6 places, chaque passager de la 2^e rangée dispose de beaucoup d'espace en reculant son siège. ❸ Le coffre atteint 566 dm³ en configuration 5 places et descend à 258 dm³ en 7 places.



la deuxième rangée. Le coffre, en revanche, n'y gagne rien : il affiche quasi les mêmes dimensions selon Mazda en configuration 5 places (570 dm³ pour le CX-60 contre 566 dm³ pour le CX-80), un chiffre respectable dans l'absolu, mais plusieurs SUV 7 places pourtant plus petits offrent plus de 600 dm³. L'accès aux places du fond se fait au prix de quelques contorsions, mais nous avons connu pire (l'actuel Renault Espace par exemple). Une fois installés, les passagers y bénéficient d'une assise confortable et d'une garde au toit suffisante, mais l'espace aux jambes reste étriqué. Comme très souvent, ces places sont plutôt à réserver aux petits gabarits. Sur la traditionnelle banquette, c'est mieux, et en reculant les sièges à fond (vous condamnez alors les places du fond), vous avez beaucoup d'espace aux jambes.

Notre voiture était, elle, agencée en configuration 6 places (850 €), avec deux sièges individuels chauffants et ventilés, séparés par une console : le grand luxe! Qui se confirme à l'avant avec une présentation soignée, chaleureuse avec cette sellerie et ces boiseries claires. La colonne de direction électrique donne aussi un indice des prétentions de l'auto. Particularité : l'écran de 12,3 pouces, au format très allongé pas forcément très lisible, n'est tactile qu'à l'arrêt. En roulant, il faut se servir de la molette centrale : pas pratique si vous utilisez Android Auto ou Apple CarPlay dont les interfaces sont pensées pour être tactiles. Et si les réglages de climatisation se font bien par des touches physiques accessibles en permanence, celles-ci sont trop petites. Je pinaille un peu, mais à ce niveau de prix, ce sont les détails qui font la différence.

Car le tarif de notre CX-80, lui, ne fait pas dans le détail : 74 100 € hors options! Les versions un peu moins équipées tournent autour de 70 000 €. Cela dit, au moment de regarder ce qu'il y a en face, on ne trouve pas grand-chose. Rappelons que nous cherchons un véhicule 7 places hybride rechargeable d'environ 5 m et 300 ch, plutôt chic. Les allemands sont beaucoup plus chers : 90 000 € au moins. Le Volvo XC90 aussi. Les coréens Sorento et Santa Fe sont moins spacieux (4,81 et 4,83 m), moins puissants (252 ch), mais moins coûteux (65 000 € bien équipés). Le Kia EV9 est plus grand (7 vraies places), dans les mêmes prix, mais c'est un 100 % électrique. Bref, ce CX-80 est un peu tout seul, et c'est sans doute une bonne nouvelle pour lui. ■

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



Le 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 rechargée 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 dm³) 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 apprécient 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.



**CE SUV JOUE
PARFAITEMENT SON
RÔLE DE VÉHICULE
FAMILIAL ●●●**



L'avis de Charles Thouluc



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



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.



❶ La bonne résolution de la grande tablette tactile de 14,6 pouces facilite la lecture. Les menus riches sont intuitifs dans l'ensemble ❷ Les vastes places arrière permettent à deux adultes de voyager confortablement. ❸ Facile d'accès et bien conçu (avec des parois planes), le coffre est assez pratique mais son volume (435 dm³) 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 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...

PLUS
Prix/équipements
Habitabilité
Confort/tenue de route

MOINS
Autonomie autoroute
Ergonomie commandes
Coffre petit

Moyennant 1 500 € de plus, le second, Design, ajoute la sellerie similicuir, les sièges avant ventilés et chauffants, le hayon électrique... Un équipement pléthorique pour un prix particulièrement 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/69,9 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 ³

LE BUDGET

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

(1) Options et bonus compris.

Équipements de série ■

7 airbags, dém. sans clé, AFIL 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 similicuir, 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 ⁽²⁾	■ 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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Ode à la



sobriété

Dépollués, les diesels modernes ne méritent plus les critiques d'antan. 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



Nous 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^{er} 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



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

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.



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 ?

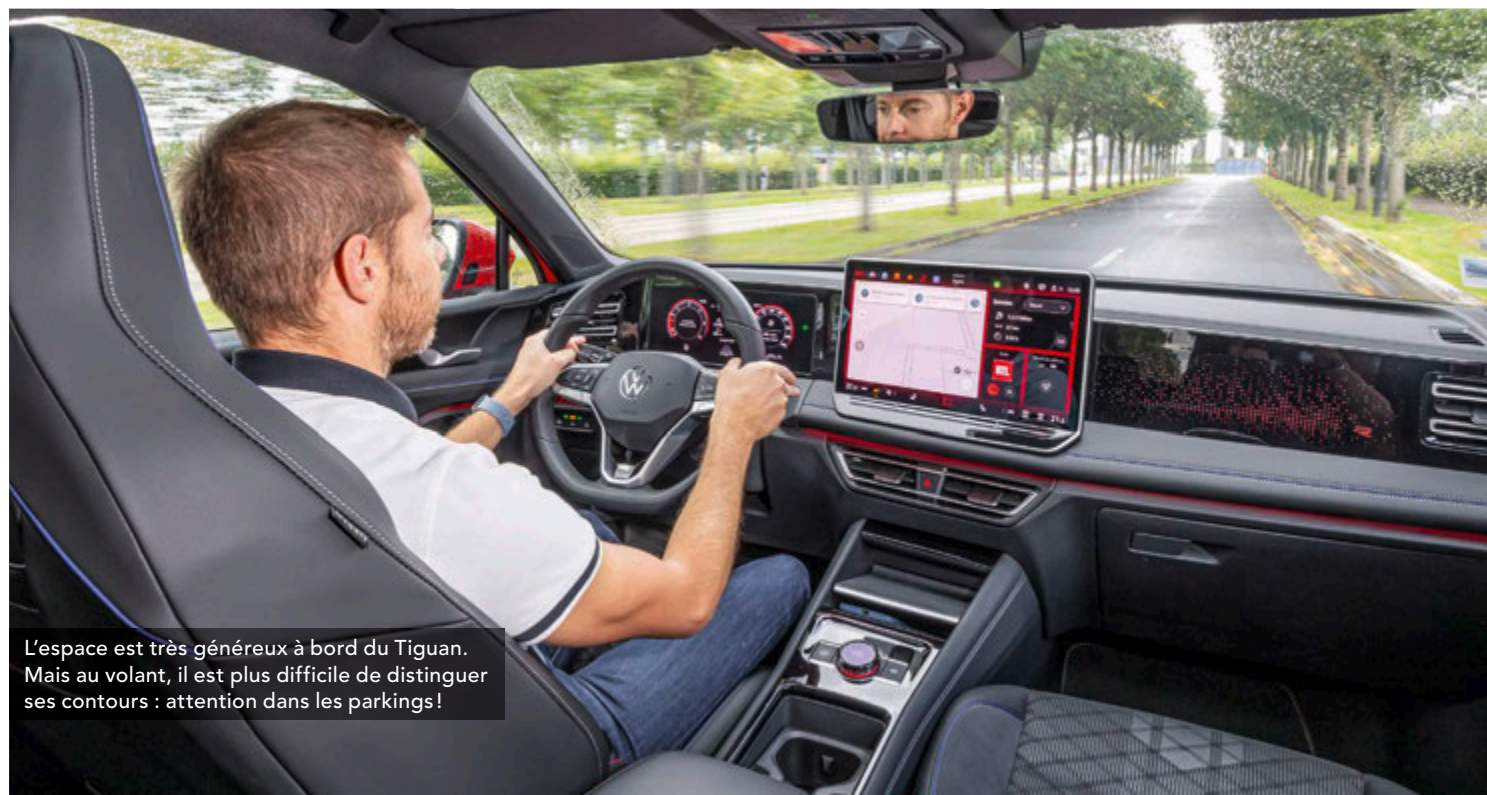
SUR LA ROUTE

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 vélocé, 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

- ❶ Plus grand avec ses 15 pouces, l’écran optionnel est lisible et facile à utiliser. Merci aux raccourcis pour les aides à la conduite.
- ❷ 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 !



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.



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.



BMW X2

PLUS

Moteur sobre
et performant
Boîte de vitesses
Présentation soignée

MOINS

Suspension ferme
Habitabilité arrière
Direction

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 dm³, 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 ➔



VOLKSWAGEN TIGUAN

PLUS

Habitabilité et coffre
Confort
Moteur doux mais...

MOINS

... 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 dm³, 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 dm³ de plus que le X2 (590 dm³) et jusqu'à 730 dm³ 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 CO₂.

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,

L'avis d'Arthur Matal



La passion ne transpire pas ! Mais le Tiguan traverse la France d'une traite en offrant un bon confort !

50%
Quotient
Émotionnel



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.



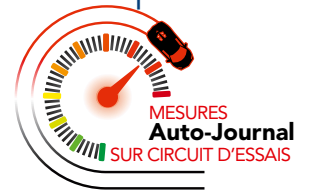
Plus confortable en toutes circonstances, le Tiguan apparaît plus familial que le X2, d'autant qu'il propose une habitabilité largement supérieure.

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 3750 tr/mn	■ 150 ch à 3500 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm de 1500 à 2500 tr/mn	■ 360 Nm de 1600 à 2750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 995 cm ³ /9 CV	1 968 cm ³ /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	1712/1800 kg	1700/2000 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 ⁽¹⁾	■ 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 ⁽²⁾
Largeur aux coudes AV/AR	■ 147/146 cm	■ 152/149 cm
Volume de coffre	■ 495 dm ³	■ 590 à 730 dm ³ ⁽²⁾

(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 ₂)	■ 75 € (119 g/km)	■ 983 € (140 g/km)
Malus au poids	■ 1 110 €	■ 880 €
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	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, régul. 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 metall. (950 €), sellerie cuir (1 350 €), sièges AV chauffants (400 €), toit pano. (1 350 €)...

Volkswagen Tiguan : crochet attelage (1 205 €), peinture metall. (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 Allemagne	■ 5 étoiles 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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Espace aux jambes peu utile



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

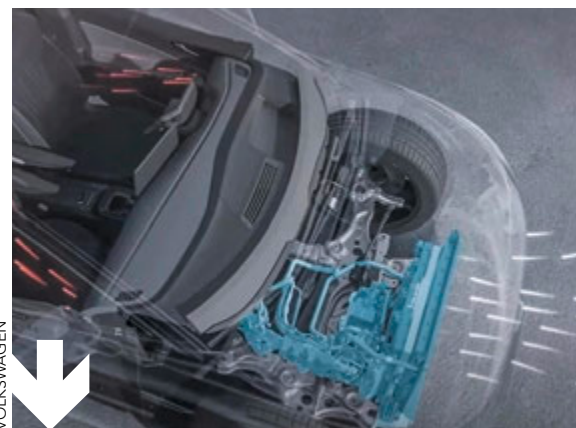
voir que, d'une voiture à une autre, l'écart de longueur de banquette peut aller jusqu'à 5 cm, ce qui est important. Donc je pense qu'il serait plus judicieux d'indiquer la distance entre dossiers avant et arrière. **P.P.**

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!



Pompe à chaleur, pour quoi faire ?

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

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



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⁽²⁾.

(1)

☐ 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⁽¹⁾.**

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

☐ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) : 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](https://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 (113,59 €) et des frais de port (16,01 €). (1) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À 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 6,90 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabom@kiosquemag.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 sous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (Kiosquemag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par Kiosquemag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



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!



BEV, 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 CO₂ 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.



L'habitacle du proto LQ est assez futuriste.



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 cadreur, 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

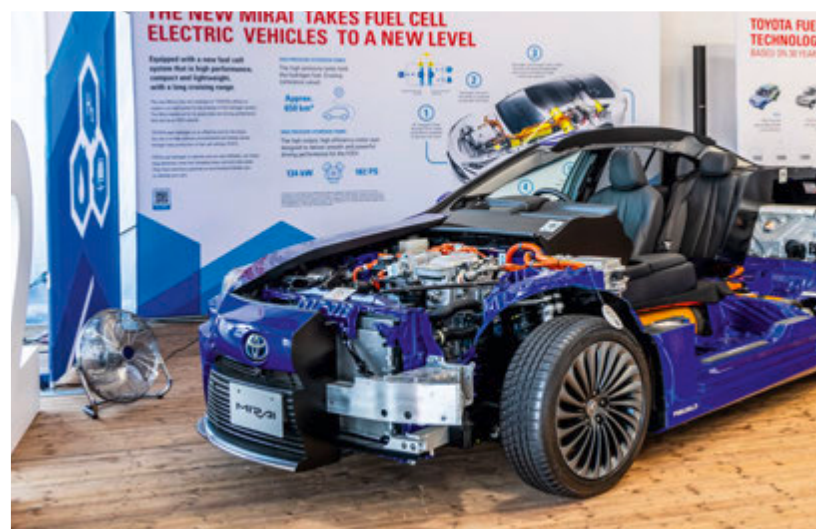
Après avoir privilégié la pile à combustible hydrogène et longtemps boudé les véhicules à batterie, le groupe nippon se positionne enfin sur ce secteur. Toyota a ainsi lancé, fin 2023, le premier modèle grand public 100 % électrique baptisé bZ pour "beyond Zero" ("au-delà de zéro émission"). En parallèle,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



Toyota a mis ses différentes solutions de mobilité (ici en miniatures) à la disposition des JO 2024.



“ 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.

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. ■

TOYOTA



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

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.





Le président de la FIA Mohammed Ben Sulayem en conflit avec Max Verstappen.

Il a suffi 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 gloser 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



Sébastien Ogier a été sanctionné à l'Acropole.

NIKOS KATIKIS / DPPI



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

EN MESURES

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

Poids : 715 kg

Puissance :
40 ch DIN à 5300 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 CM³ 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 habillage redessiné bien que d'aspect très utilitaire."

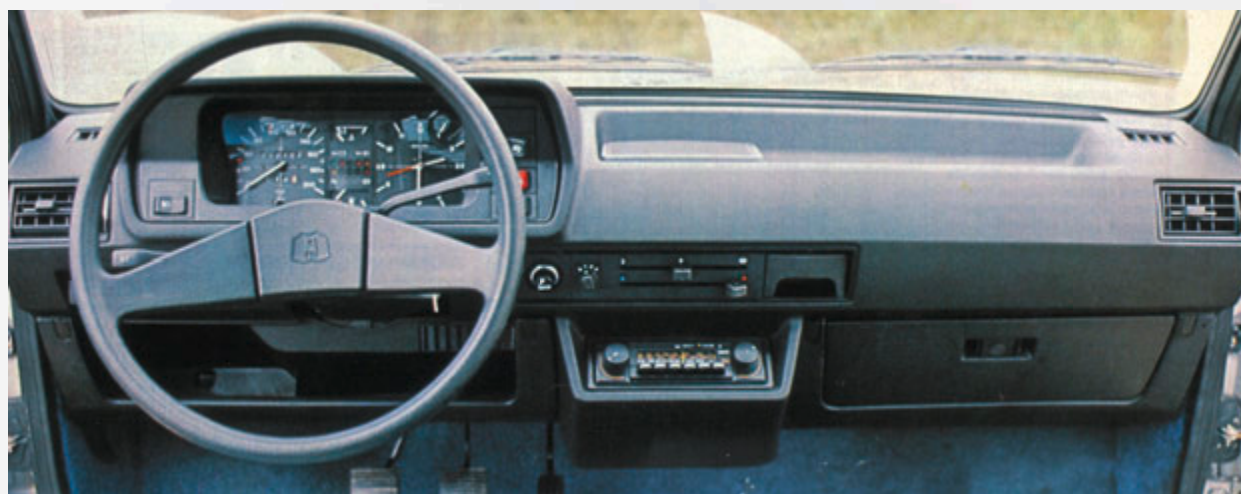
■ "Cela est si vrai que Volkswagen, prévoyant des réactions de la clientèle, a déjà lancé la fabrication de la Polo classique anciennement Derby, la même en trois volumes."

■ "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 cm³."

■ "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 cm³ 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 étonnants 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.”

↓ 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.”



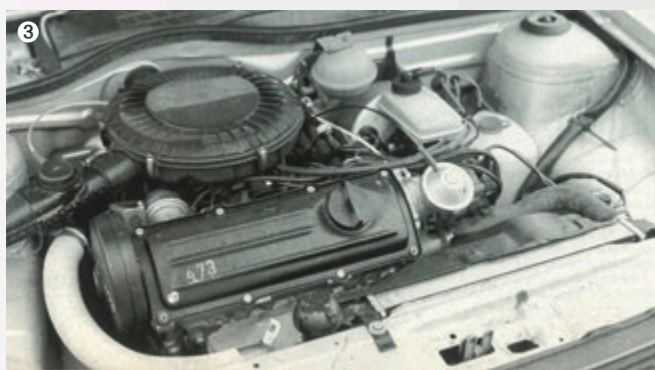
❶ Si l’habitabilité avant est excellente pour accueillir deux grands adultes, les places arrière sont, en revanche, difficiles d’accès, mais surtout inconfortables et étriquées. ❷ Cette Polo de deuxième génération sera essentiellement diffusée avec cette carrosserie singulière chez nous, mais elle sera 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. ”



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 cm³, 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 étriquées 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

Le 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 € !

LA GAMME

	Moteurs / Finitions	Avantage	Priviège ♥	Style	Malus écologique
Hyb. Ess.	— 1.4 Boosterjet Hybrid ♥	25 990 €	26 990 € ⁽¹⁾	28 640 € ⁽¹⁾	de 75 à 100 € en 2WD (119 à 120 g/km de CO ₂) et de 260 à 280 € en 4WD (128 à 129 g/km de CO ₂)
	— 1.5 Dualjet Hybrid Auto	—	29 990 € ⁽¹⁾	31 640 € ⁽¹⁾	0 € en 2WD (113 à 114 g/km de CO ₂) et de 230 à 240 € en 4WD (126 à 127 g/km de CO ₂)

(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.



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.

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'automatisme) 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/l/h/empattement : 4,19/1,78/1,60/2,50 m

MOTEUR ESSENCE		1.4 BOOSTERJET HYBRID* ♥
Puissance maxi (ch à tr/mn)		129 à 5500 + 14 ch (élec.)
Couple maxi (Nm à tr/mn)		235 à 2000 + 53 Nm (élec.)
Performances		
Vitesse maxi (km/h)		184
0 à 100 km/h (s)		9,1
90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e (s)		9,5/11,4/14,3
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)		6,1
MOTEUR HYBRIDE		1.5 DUALJET HYBRID AUTO*
Puissance maxi (ch à tr/mn)		102 à 6000 + 33 ch (élec.)
Couple maxi (Nm à tr/mn)		138 à 4400 + 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.

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 1200 kg (1214 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.

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-glaces automatiques, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants, vitres électriques AV, volant réglable en hauteur et en profondeur.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Avantage	Privilège ♥	Style
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 dm³ : 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 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



NOTRE CHOIX

Suzuki Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid Privilege

(26 990 € 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 Privilege, 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.

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 JANTES



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



Jantes alliage
léger polies 17 pouces
(série sur Style)

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 démérite pas. Par **Didier Laurent**

Son 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 "bêhème". 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 aient été 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.

BMW SÉRIE 3	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/km)	Notre avis
318i	156	6,3*	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.
320iA	184	7,6	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.
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	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 conduite, 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	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.

LES INFOS CLÉS

Essence :
à partir de 26 000 €*

Diesel : à partir de 23 000 €*

Hybride rechargeable :
à partir de 28 000 €*

Génération : septième

Commercialisation : mars 2019

Restylages :
juillet 2022 et juillet 2024

Nombre d'exemplaires
en circulation : 11 000

* Moins de 100 000 km.

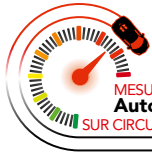


NOTRE CHOIX

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 dm ³

LE BUDGET

Assurance ⁽¹⁾ : 855 €	Carte grise ⁽²⁾ : 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 ⁽³⁾	357 €	FAP	2 119 €
Disques AR ⁽³⁾	292 €	Pneus ⁽³⁾	380 €
Plaquettes AV ⁽⁴⁾	228 €	Feu AV	2 998 €
Plaquettes AR ⁽⁴⁾	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 PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

MOTEURS DIESEL

Les progrès sont flagrants par rapport à la version 1951 cm³ – 1995 cm³ 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.

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.

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.

BIELLETTES DE DIRECTION

Ce défaut de jeunesse avait touché l'ancienne génération dans une moindre mesure, puisqu'il s'agissait d'une usure prématurée. Ici, les biellettes de direction présentent un risque de casse, d'où le besoin de les remplacer prématurément. 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).

AIRBAG PASSAGER (SEPT. 2024)

Une opération à ne pas confondre avec

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.



RPHA 91

LE MODULABLE
RÉINVENTÉ



À partir de **549.90 €**
2XS à 2XL

PINLOCK 120
INCLUS

SMART HJC
COMPATIBLE

hjchemets.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 cm³, destiné à faire chavirer les cœurs "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 cm³. 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.

Le nouveau Yamaha RayZR est un petit scooter de 125 cm³ accessible. Son prix de 2 499 € très bien placé permet d'attirer une large clientèle soucieuse d'acquiescer 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 cm³ avouera rapidement ses limites en dehors des centres urbains (vitesse maxi d'à peine 100 km/h), mais il fait preuve d'allant. Au

PLUS
Rapport
prix/prestations
Maniabilité
—
MOINS
Performances limitées
Coffre restreint

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 cm³ 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.

EN CHIFFRES

Données constructeur

LA TECHNIQUE

- **Moteur** : ■ monocylindre 125 cm³
- **Puissance maxi** : ■ 8,1 ch à 8 500 tr/mn
- **Couple maxi** : ■ 9,7 Nm à 5 000 tr/mn
- **Empattement** : ■ 1 280 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 2 500 €.

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.

La version 125 cm³ 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 cm³, 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) aisé à 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 cm³
- **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
4999 €

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



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

Une gueule d'amour

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

Les 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 cm³, 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.



EN CHIFFRES

Données constructeur

LA TECHNIQUE

- **Moteur** : ■ électrique équivalent 50 cm³
- **Puissance maxi** : ■ 4,1 ch
- **Couple maxi** : non communiqué
- **Batterie** : ■ 2,3 kWh
- **Empattement** : 1 330 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

VESPA PRIMAVERA Elettrica 45

5 199 €

**CYGNUS
RAYZR**

Nouveau Yamaha RayZR. Un prix aussi léger que son poids Un 125 cm³ de 99 kg à seulement 2 499 €

50€/MOIS⁽¹⁾

ASSURANCE PERTE FINANCIÈRE INCLUSE

**PENDANT 36 MOIS EN LOA
APRÈS UN 1^{ER} 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 €^{TTC} 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 €^{TTC} suivi de 36 loyers de 43,56 €^{TTC} hors assurances. Coût total des loyers : 1.660,91 €^{TTC}. Option d'achat finale 1 349,46 €^{TTC}.

Montant total dû par le locataire en cas d'option d'achat : 3 010,37 €^{TTC}. Le coût de l'assurance facultative You Value Protect (Garantie Perte Financière) s'élève à 6,25 €^{TTC} 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 €^{TTC}. 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). 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**YOU SERVICES** | **YAMALUBE** | **MY GARAGE** BUILDING BIKES TO BELIEVE IN | **YOU 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.

Le 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 cm³ 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 €

EN CHIFFRES

Données constructeur

LA TECHNIQUE

- **Moteur** : ■ électrique équivalent 125 cm³
- **Puissance maxi** : ■ 60 ch
- **Couple maxi** : ■ 132 Nm
- **Batterie** : ■ 14,4 kWh
- **Empattement** : ■ 1 525 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

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

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 cm³ 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 uniquement 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

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.

PLUS
Système d'échange de batteries
Maniabilité

MOINS
Suspension AR sèche
Aspect pratique limité

EN CHIFFRES

Données constructeur

LA TECHNIQUE

- **Moteur** : ■ électrique équivalent 125 cm³
- **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 aj

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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



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 (1 250 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^{er} loyer
majoré d'un montant
de 3 600 €

LE SON SENSATIONNEL DU BICYLINDRE SIGNÉ KYMCO.

Avec son moteur bicylindre de 550cm³ 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 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 Mussy – 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, sises 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

ALFA ROMEO				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
TONALE				
1.5T Hybrid 130 ch Sprint	7		210	41 200
1.5 T Hybrid 160 ch Sprint	8		240	43 200
PHEV 190 ch Sprint	7		0	50 600
PHEV 280 ch Q4 Sprint	10		0	53 300
1.6 Diesel 130 ch Sprint	7		940	41 700
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €				

GIULIA				
2.0 Turbo 280 ch Sprint Q4	17	M 14 325	57 800	
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	M 310	50 300	
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M 1 386	55 300	
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €				

STELVIO				
2.0T 280 ch Sprint Q4	17	M 52 712	63 300	
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	M 3 344	55 800	
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M 5 234	60 800	
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €				

ALPINE				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE A290				
180 ch GT	NC	B 4 000	38 700	
220 GT Performance	NC	B 4 000	41 700	
Surcoût GT Premium : GT + 3 200 €				
Surcoût GTS : GT Performance + 3 000 €				
Surcoût Première Edition : GTS + 1 500 €				

A110				
"base"	15	M 3 784	65 000	
GT	19	M 2 918	76 000	
S	19	M 3 552	77 500	
R Turini	NC	NC	106 000	
R	19	M 4 279	112 000	

ASTON MARTIN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
VANTAGE			
V8 Coupé	NC	176 600 000	153 277
F1 Edition Coupé	NC	176 600 000	179 798
V12 Coupé	NC	176 600 000	302 017
Roadster	NC	176 600 000	162 252

DB12				
680 ch	NC	M 60 000	226 891	
DBS				
Superleggera	NC	M 60 000	303 529	
DBX				
707	NC	M 60 000	246 555	
VALKYRIE				
1 155 ch	NC	M 60 000	270 000	

AUDI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
A1 SPORTBACK				
25 TFSI Advanced	5		190	26 990
30 TFSI Advanced	6		170	27 990
35 TFSI S line S tronic	8		330	34 690
40 TFSI S line S tronic	11		2 049	36 390
Surcoût S line : Advanced + 3 000 €				
Surcoût Black Edition : S line + 1 550 €				
Surcoût Avus : S line + 760 €				
A1 ALLSTREET				
25 TFSI Advanced	5		280	27 040
30 TFSI Advanced	6		260	28 040
35 TFSI Avus S tronic	8		540	36 950
Surcoût Avus : Advanced + 5 210 €				

Q2				
30 TFSI Design	6	M 360	33 370	
35 TFSI Design	8	M 400	35 370	
SQ2	19	M 40 468	57 570	
30 TDI Design	6	M 210	35 270	
35 TDI Advanced S tronic	8	M 330	42 470	
Surcoût Advanced : Design + 2 500 €				
Surcoût Avus : Advanced + 2 010 €				
Surcoût S line : Avus + 1 490 €				
Surcoût Black Edition : S line + 900 €				

A3 SPORTBACK				
30 TFSI Design	6	M 260	34 600	
30 TFSI Hybride Design	6	M 150	36 780	
35 TFSI Design	8	M 260	35 900	
35 TFSI Hybride Design	8	M 125	38 080	
S3	20	M 52 012	63 000	
RS 3	28	M 60 000	75 600	
35 TDI Design	8	M 260	40 600	
Surcoût S line : Design + 4 950 €				

A3 ALLSTREET				
35 TFSI Design	8	M 330	37 800	
35 TFSI Hybride Design	8	M 190	39 980	
35 TDI Design	8	M 330	42 500	
Surcoût Avus : Design + 4 450 €				

A3 BERLINE				
Surcoût : Sportback + 565 € à + 1 400 €				

Q3				
35 TFSI Design	8	M 1 172	40 850	
40 TFSI Avus Quattro S tronic	10	M 12 753	53 950	
35 TDI Design	8	M 360	45 950	
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 7 104	54 950	
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût Black Edition : S line + 2 200 €				
Surcoût Avus : S line + 1 400 €				

Q3 SPORTBACK				
35 TFSI Design	8	M 1 386	43 265	
40 TFSI Avus Quattro S tronic	10	M 15 275	55 265	
35 TDI Design	8	M 950	48 365	
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M 7 415	57 365	
Surcoût S line : Design + 3 800 €				
Surcoût Black Edition : S line + 2 200 €				
Surcoût Avus : S line + 300 €				

Q4 E-TRON				
45 Design	6	0	53 550	
55 S line Quattro	7	0	70 450	
Surcoût S line : Design + 7 700 €				
Surcoût Avus : S line + 2 100 €				

Q4 SPORTBACK E-TRON				
45 Design	6	0	55 550	
55 S line Quattro	7	0	72 450	
Surcoût S line : Design + 7 700 €				
Surcoût Avus : S line + 2 100 €				

A5				
2.0 TFSI 150 ch Design	8	M 2 049	45 500	
2.0 TFSI 204 ch Design	11	M 2 049	50 400	
S5	25	M 14 895	79 750	
2.0 TDI Hybride 204 ch Design	11	M 170	53 600	
Surcoût S line : Design + 9 170 €				

A5 AVANT				
Surcoût : berline + 1 500 €				
NOUVEAU Q5				
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	NC	57 550	
SQ5	25	NC	98 930	
2.0 TDI 204 ch Hybride Design Quattro	11	NC	61 470	
Surcoût S line : Design + 8 400 €				

Q6 E-TRON				
251 ch Design	NC	0	72 170	
Performance 306 ch Design	NC	0	77 400	
387 ch Design Quattro	9	0	83 450	
SQ6	9	0	99 870	
Surcoût S line : Design + 4 100 €				

A6				
45 TFSI S line	16	M 6 018	67 190	
50 TFSI e S line	16	0	75 190	
55 TFSI e Compétition	16	0	78 190	
35 TDI S line	9	M 2 098	61 090	
40 TDI S line	11	M 2 098	64 790	
45 TDI S line Quattro	14	M 9 626	72 390	
50 TDI S line Quattro	17	M 12 270	75 790	
S6	23	M 39 185	91 490	
Surcoût Advanced : S line + 500 €				
Surcoût Avus : Advanced + 10 700 €				

A6 AVANT				
RS 6 Performance	58	M 60 000	148 090	
Surcoût : berline + 2 600 €				

A6 ALLROAD				
40 TDI Advanced	11	M 6 418	77 430	
45 TDI Advanced	14	M 15 286	82 130	
50 TDI Advanced	17	M 23 247	85 530	
55 TDI Advanced	23	M 48 093	90 850	
Surcoût Avus : Advanced + 10 300 €				

A7 SPORTBACK				
45 TFSI S line	16	M 6 293	77 490	
50 TFSI e S line	16	0	86 090	
55 TFSI e Compétition	16	0	91 690	
RS 7 Performance	58	M 60 000	154 490	
40 TDI S line	11	M 2 648	75 390	
50 TDI S line Quattro	17	M 19 311	86 790	
S7	23	M 48 193	100 690	
Surcoût Advanced : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus : Advanced + 10 000 €				

E-TRON GT				
S GT Base	12	0	128 250	
RS	12	0	162 400	
RS Performance	12	0	175 350	
Surcoût GT : GT Base + 10 000 €				

Q7				
SQ7	43	M 60 000	130 515	
55 TFSI e S line	22	0	95 415	
60 TFSI e Compétition	22	0	103 415	
50 TDI S line	17	M 60 000	89 515	
Surcoût Avus : S line + 13 150 €				

Q8				
SQ8	43	M 60 000	135 015	
RS Performance	59	M 60 000	184 800	
55 TFSI e S line	22	0	105 015	
60 TFSI e Compétition	22	0	113 015	
Surcoût Avus : S line + 10 000 €				

Q8 E-TRON				
50 S line	12	0	89 100	
55 S line	12	0	98 800	
SQ8	19	0	111 100	
Surcoût Avus : S line + 8 500 €				

Q8 E-TRON SPORTBACK				
50 S line	12	0	91 700	
55 S line	12	0	101 400	
SQ8	19	0	113 700	
Surcoût Avus : S line + 8 500 €				

A8				
S8	49	M 60 000	167 615	
60 TFSI e Advanced	22	0	134 315	
50 TDI Advanced	17	M 53 865	116 115	
Surcoût Avus : Advanced + 5 600 €				

BENTLEY				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
FLYING SPUR				
V8	NC	M 60 000	212 773	
Speed	NC	M 60 000	260 975	
Mulliner W12	59	M 60 000	301 412	
Hybrid	NC	0	219 126	











CONTINENTAL				
GT V8	NC	M 60 000	226 992	
GT Speed	NC	M 60 000	282 454	
GT Mulliner W12	NC	M 60 000	320 168	
GTC V8	NC	M 60 000	249 681	
GTC Speed	NC	M 60 000	310 689	
GTC Mulliner W12	NC	M 60 000	352 185	

BENTAYGA				
V8	NC	M 60 000	208 538	
S V8	NC	M 60 000	238 790	
Hybrid	NC	0	208 538	

BMW				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
SÉRIE 1				
120	8	M 125	38 900	
M135 xDrive	19	M 12 063	57 200	
120d	8	0	41 500	
Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €				
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €				

SÉRIE 2 COUPÉ				
220i M Sport	10		1 504	50 600
230i M Sport	14		2 215	54 200
M240i xDrive M Sport	26		34 595	66 600
M2	38		60 000	84 700
220d M Sport	10		280	53 500

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	 890	50 700
320d xDrive	10	 2 100	56 200
M340d xDrive	22	 6 058	72 500
Surcôt M Sport : "base" + 4 350 €			
SÉRIE 3 TOURING			
Surcôt : 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
Surcôt 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
Surcôt 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
Surcôt M Sport : "base" + 5 150 €			
i4			
eDrive35	6	0	57 550
eDrive40	7	0	63 950
M50 xDrive	9	0	78 600
Surcôt M Sport : "base" + 3 900 €			
Z4			
sDrive20i	11	 4 543	55 500
M40i	23	 28 813	70 900
Surcôt M Sport : "base" + 2 900 €			
X3			
20i 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
Surcôt M Sport : "base" + 3 050 € à + 3 750 €			
iX3			
Inspiring	6	0	74 200
Surcôt 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
Surcôt 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
Surcôt M Sport : "base" + 4 350 €			
SÉRIE 5 TOURING			
Surcôt : Berline + 1 500 € à + 3 050 €			
i5			
eDrive40	7	0	76 200
m60 xDrive	9	0	107 500
Surcôt M Sport : "base" + 4 350 €			
i5 TOURING			
Surcôt : Berline + 1 500 €			
SÉRIE 7			
750e xDrive	20	0	133 300
M760e xDrive	26	0	158 200
740d xDrive	17	 12 464	121 150
Surcôt M Sport : "base" + 6 950 €			

i7			
eDrive50	9	0	128 500
xDrive60	10	0	151 800
M70 xDrive	10	0	191 700
Surcôt M Sport : "base" + 6 950 €			
SÉRIE 8 COUPÉ			
840d xDrive	22	 14 070	116 600
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ			
Surcôt : coupé - 3 000 €			
SÉRIE 8 CABRIOLET			
Surcôt : coupé + 8 000 €			
X5			
M Competition	57	 60 000	159 300
xDrive50e xLine	20	0	103 600
xDrive30d xLine	17	 50 546	90 000
Surcôt 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
Surcôt M Sport : "base" + 4 950 €			
BUGATTI			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
CHIRON			
"base"	NC	 60 000	2650000
Super Sport	NC	 60 000	3840000
DIVO			
"base"	NC	 60 000	5000000
BYD			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
DOLPHIN			
Comfort	NC	0	33 990
Surcôt Design : Comfort + 2 000 €			
ATTO 3			
Comfort	1	0	37 990
Surcôt 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
Surcôt Design : Comfort + 3 500 € / Boost + 7 000 €			
HAN			
Executive AWD	NC	0	71 160
Surcôt Emerald Edition : Executive + 3 240 €			
TANG			
Flagship AWD	NC	0	70 800
CADILLAC			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
LYRIQ			
Luxury	NC	0	81 200
Surcôt 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
Surcôt 3LT : 2LT + 6 550 €			

CITROËN			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
C3			
1.2 Turbo 100 ch You	5	 230	14 990
Electrique 113 ch You	4	 4 000	23 300
Surcôt You Pack Plus : You + 2 200 € à + 2 510 €			
Surcôt Max : Plus + 4 210 € à + 4 500 €			
C3 AIRCROSS			
1.2 Turbo 100 ch You	5	 540	19 400
1.2 Hybride 136 ch You Pack Plus	7	 125	25 500
Electrique 113 ch You	4	 4 000	27 400
Surcôt You Pack Plus : You + 2 100 €			
Surcôt Max : You + 4 200 €			
C4			
1.2 PureTech 100 ch You	5	 190	27 550
1.2 PureTech 130 ch You	7	 190	29 050
1.2 Hybride 100 ch You	5	0	31 050
1.2 Hybride 136 ch Plus	7	0	33 500
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	 400	33 800
ë-C4 136 ch You	4	 4 000	35 740
ë-C4 156 ch You	4	 4 000	37 240
Surcôt Plus : You + 950 €			
Surcôt Max : Plus + 2 050 €			
Surcôt E-Series : Plus + 1 950 €			
C4 X			
1.2 PureTech 100 ch You	5	 100	28 250
1.2 PureTech 130 ch Plus Auto.	7	 280	32 700
1.2 Hybride 136 ch Plus	7	0	34 200
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	 230	34 500
ë-C4 X 136 ch You	4	 4 000	36 440
ë-C4 X 156 ch You	4	 4 000	37 940
Surcôt Plus : You + 6 310 €			
Surcôt E-Series : Plus + 1 950 €			
Surcôt Max : Plus + 2 050 €			
C5 AIRCROSS			
1.2 PureTech 130 ch Plus	7	 1 172	32 900
1.2 Hybride 136 ch Plus	7	 240	37 400
Hybride rechargeable 180 ch Plus	8	0	43 750
Hybride rechargeable 225 ch Plus	10	0	45 650
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	 1 386	37 700
Surcôt Max : Plus + 2 300 €			
C5 X			
1.2 PureTech 130 You	7	 650	39 150
1.2 Hybride 136 ch You	7	0	40 650
Hybride rechargeable 180 ch You	10	0	49 650
Hybride rechargeable 225 ch Plus	10	0	55 050
Surcôt Plus : You + 2 600 €			
Surcôt Max : Plus + 2 000 €			
Surcôt Hyponos : Max + 2 300 €			

CUPRA			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
LEON			
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	 210	39 760
2.0 TSI 300 ch VZ	19	 13 014	47 425
eHybrid 204 ch V	8	0	46 745
eHybrid 272 ch VZ	9	0	50 400
2.0 TDI 150 ch	8	 240	42 560
Surcôt VZ Extreme : VZ + 5 810 €			
LEON SPORTSTOURER			
Surcôt : berline + 2 250 €			
BORN			
V230 Batterie L	5	 4 000	39 090
V230 Batterie XL	5	 4 000	39 990
VZ 325	6	 4 000	46 490
ATECA			
1.5 TSI 150 ch V	8	 2 544	45 520
NOUVEAU TERRAMAR			
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	NC	NC	47 500
eHybrid 272 ch VZ	NC	0	59 800
Surcôt America's Cup : VZ + 3 950 €			
FORMENTOR			
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	 310	42 675
2.0 TSI 333 ch VZ 4Drive	20	 60 000	55 730
eHybrid 204 ch V	8	0	51 345
eHybrid 272 ch VZ	8	0	57 135
2.0 TDI 150 ch V	8	 450	45 810
Surcôt VZ Extreme : VZ + 5 300 €			

296			
GTB	NC	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	2 049 271 115
GTS	NC	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	2 049 315 377
SF90			
Stradale	83	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	2 918 423 514
XX Stradale	NC	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	18 858 770 000
Spider	83	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	2 749 465 714
SP3 DAYTONA			
840 ch	NC	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	60 000 1968000
PUROSANGUE			
725 ch	73	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	60 000 384 229


FIAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE PANDA CLASSIC			
1.0 BSG 70 ch Hybrid	4	0	15 900
Surcôt Pandina : "base" + 2 000 €			
500 E			
23,8 kWh	3	B 4 000	30 400
42 kWh	3	B 4 000	33 900
Surcôt La Prima : "base" + 4 600 €			
500 E 3+1			
Surcôt : berline + 2 000 €			
500 E CABRIOLET			
Surcôt : berline + 3 400 €			

ABARTH 500E			
42 kWh	3	<div><div></div><div></div><div></div></div> B	4 000 36 900
Surocòlt Pack : "base" + 2 000 €			
Surocòlt Turismo : Pack + 2 000 €			
ABARTH 500E CABRIOLET			
Surocòlt : 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	<div><div></div><div></div><div></div></div> B	4 000 35 900
Surocòlt 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
Surcôt ST-Line : Titanium + 1 500 €			
Surcôt 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	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	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	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	50 34 250
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC	NC	34 550
FOCUS SW (BREAK)			
Surcôt: berline + 1 200 €			
FOCUS SW ACTIVE			
Surcôt: berline + 1 200 €			
KUGA			
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	310 41 490
2.5 Duratec 243 ch Hybrid Rechargeable Titanium	8		0 46 090
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexFuel Titanium	8		0 39 490
Surcôt ST-Line : Titanium + 1 500 €			
Surcôt Active : ST-Line + 0 €			
Surcôt ST-Line X : Active + 3 500 €			
Surcôt Active X : ST-Line X + 0 €			
EXPLORER			
Standard Range 170 ch	5	<div><div></div><div></div><div></div></div> B	4 000 43 900
Extended Range 204 ch	NC	<div><div></div><div></div><div></div></div> B	4 000 45 900
Extended Range 286 ch	6	<div><div></div><div></div><div></div></div> B	4 000 46 900
Extended Range 340 ch	6		0 53 900
CAPRI			
Standard Range 170 ch	NC	<div><div></div><div></div><div></div></div> B	4 000 46 400
Extended Range 286 ch	NC		0 49 400
Extended Range 340 ch AWD	NC		0 56 400

BRONCO			
2.7 EcoBoost 335 ch Outer Banks	NC		60 000
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
328 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	 60 000	59 300
Dark Horse	NC	 60 000	71 300

MUSTANG CONVERTIBLE		
Surcôt: Fastback + 4 500 €		
TOURNEO COURIER		

Surcôt Titanium : Trend + 1 500 €			
Surcôt Active : Titanium + 1 440 €			

TOURNEO CONNECT				
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC		1 629	30 800
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC		260	32 000
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC		150	33 200
Surcoult Active : Titanium + 1 100 €				
Surcoult Sport : Active + 940 €				

HONDA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
E			
153 ch Advance 16"	4	0	42 100
Surcôt Advance 17" : Advance 16" + 0 €			

JAZZ			
e:HEV Advance	6	0	29 620
Surcôt Advance Sport : Advance + 1 050 €			

JAZZ CROSSTAR			
e:HEV Advance	6	0	30 900

ZR-V				
e:HEV Sport	7	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	370	47 450
Surcût Advance: Sport + 1 500 €				

HR-V				
e:HEV Executive	6		150	34 340
Surcoût Advance : Executive + 2 500 €				
Surcoût Advance Style : Advance + 2 500 €				

E:NY1			
Advance	4	0	47 700

CIVIC			
e:HEV Executive	7	0	39 220
Type R	21	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	35 346 57 220

Surcôt Sport : Executive + 1 300 €			
Surcôt Advance : Sport + 3 400 €			
Surcôt Type-R S : Type R + 8 580 €			

CR-V			
e:HEV Executive	NC	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	2 765 54 980
e:PHEV Advance Tech	NC		0 63 150
Surcôut 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
Surcôt 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
Surcôt Intuitive : Initia + 1 300 €			
Surcôt Creative : Intuitive + 1 500 €			
Surcôt N Line Creative : Creative + 800 €			
Surcôt Executive : N Line Creative + 2 400 €			


BAYON			
1.0 T-GDi 100 ch Initia	5	0	22 300
Surcôt Intuitive : Initia + 1 800 €			
Surcôt Creative : Intuitive + 1 500 €			
Surcôt Executive : Creative + 3 200 €			

KONA			
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	<div><div></div><div></div><div></div></div> B	4 000 40 850
Electric 65 kWh Intuitive	4	<div><div></div><div></div><div></div></div> B	4 000 44 250

Surcôt Creative : Intuitive + 1 000 € à + 2 350 €			
Surcôt Premium : Creative + 2 000 €			
Surcôt Executive : Creative + 3 150 € à + 5 500 €			
Surcôt N Line Executive : Executive + 1 000 €			

i30				
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Creative	6		100	27 700
Surcôt N Line : Creative + 4 240 €				

i30 SW			
Surcôt : berline + 1 000 €			

i30 FASTBACK				
1.5 T-GDi 160 ch Hybrid 48V N Line DCT	8		230	35 040
IONIQ 5				

325 ch HTrac Executive	6	0	64 100
N	10	0	78 000
Surcôt Creative : Intuitive + 2 800 €			
Surcôt Executive : Creative + 6 000 €			

Surcoût Creative : Intuitive + 2 800 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
TUCSON				
1.6 T-GDi 150 ch Hybrid 48V Intuitive	8		1 761	30 800
Hybrid 230 ch Intuitive	10		600	35 550
Plug-in 265 ch Creative HTRac	10		0	45 850
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7		240	38 050

Surcôt Creative : Intuitive + 4 400 €			
Surcôt N Line Edition : Intuitive + 5 400 €			
Surcôt Executive : Creative + 6 000 €			
Surcôt N Line Executive : Executive + 0 €			

IONIQ 6			
229 ch Intuitive	4	0	52 400
325 ch Executive HTrac	6	0	65 400
Surcôt Creative : Intuitive + 4 600 €			
Surcôt Executive : Creative + 4 500 €			
Surcôt First Edition : Executive - 2 600 €			

NEXO			
Executive	1	0	80 600
SANTA FÉ			
Plug-in 265 ch HTrac Intuitive	10	0	59 500




Surcôt Creative : Intuitive + 3 000 €			
Surcôt Executive : Creative + 4 000 €			
Surcôt Calligraphy : Executive + 3 000 €			

NOUVEAU STARIA			
Hybrid 215 ch Creative	NC	NC	57 400
Surcôt 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	<div><div></div><div></div><div></div></div> 10 255	58 400
Surcôté SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 3 500 €			
Surcôté HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 3 100 €			



F-PACE			
SVR	47	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	60 000 115 100
P400e S R-Dynamic	19	<div><div></div><div></div><div></div></div> 0	84 700
D200 S R-Dynamic	11	<div><div></div><div></div><div></div></div> M	10 646 69 300
D300 SE R-Dynamic	19	<div><div></div><div></div><div></div></div> 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 COUPÉ			
P300 R-Dynamic	NC	 60 000	72 400
P450 75	NC	 60 000	106 200
R75	NC	 60 000	135 300





F-TYPE CABRIOLET			
Surcôt : coupé + 7 600 €			

I-PACE			
EV400 SE R-Dynamic	13	0	93 100
Surcôt HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 8 100 €			


JEEP

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AVENGER			
1.2 Turbo T3 100 ch Longitude	5	 170	24 500
e-Hybrid 100 ch Longitude	5	0	26 500
Électrique 156 ch Longitude	4	 4 000	38 000
Surcoût Altitude : Longitude + 2 000 €			
Surcoût Summit : Altitude + 2 500 €			


LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
HURACAN			
ST0	59	 60 000	299 295
Sterrato	NC	 60 000	270 000
REVUELTO			
1 015 ch	NC	 60 000	506 808
URUS			
Performante	59	 60 000	266 555

LANCIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
YPSILON			
1.2 MHEV 100 ch	NC	NC	24 500
Electrique 156 ch	NC	 4 000	34 800
Surcoût LX : "base" + 3 000 €			
Surcoût Cassina : LX + 500 € à + 1 700 €			

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RANGE ROVER EVOQUE			
PHEV S	11	0	61 200
D200 S	11	 10 857	57 100
Surcoût Dynamic SE : S + 7 200 €			
Surcoût Dynamic HSE : Dynamic SE + 5 400 €			
Surcoût Autobiography : Dynamic HSE + 8 400 €			

DISCOVERY SPORT

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 €			






DISCOVERY

D350 HSE	23	NC	96 900
Surcoût 35th Limited Edition : HSE 7 800 €			

RANGE ROVER VELAR

P400e S	19	0	82 200
D200 S	11	 12 823	70 500
Surcoût SE R-Dynamic : S + 7 300 €			
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 6 600 €			



DEFENDER 90

P400 SE	28	 60 000	81 000
P525 X-Dynamic	43	 60 000	136 700
D200 S	11	 60 000	63 800
D250 S	14	 60 000	68 400
D300 S	19	 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 €			




DEFENDER 110

P400 SE	28	 60 000	86 800
P525 X-Dynamic	43	 60 000	140 400
P400e S	19	0	83 500
D250 S	14	 60 000	72 900
D300 S	19	 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 €			

RANGE ROVER SPORT

P460e S	28	0	103 200
P550e Autobiography Dynamic	28	0	143 700
D250 SE	14	 60 000	95 400
D350 Autobiography Dynamic	23	 60 000	124 700
Surcoût SE : S + 6 600 €			
Surcoût SE Dynamic : SE + 3 400 €			
Surcoût HSE Dynamic : SE + 8 800 €			

RANGE ROVER

P530 Autobiography	44	 60 000	192 300
P615 SV	56	 60 000	238 700
P460e SE	28	0	147 500
P550e HSE	28	0	167 400
D350 HSE	23	 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			
"base"	NC	0	25 990

LEXUS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
LBX			
"base"	5	0	34 300

Surcoût Elegant : "base" + 3 500 €

Surcoût Emotion : Elegant + 2 500 €

Surcoût Relax : Emotion + 2 300 €

Surcoût Cool : Relax + 200 €

Surcoût Original Edition : Cool + 2 200 €

UX

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 €

NX

350h Pack	10	 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 €

ES

300h Luxe	9	 685	64 700
-----------	---	---	--------

Surcoût Executive : Luxe + 8 800 €

RX

450h+ Luxe	10	0	93 400
500h F Sport Executive	18	 38 725	99 200

Surcoût F Sport Design : Luxe + 3 200

Surcoût Executive : Luxe + 9 600 €

RZ

300e Pack	NC	0	57 500
-----------	----	---	--------


Surcoût Luxe : Pack + 3 000 €

Surcoût Executive : Luxe + 10 000 €

LM

350h Executive 7 places	10	 24 137	123 700
-------------------------	----	--	---------

LS

500h	19	 81 658	119 900
------	----	--	---------

Surcoût Executive : "base" + 33 000 €

Surcoût Executive Innovation : Executive + 5 000 €

LOTUS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
EMIRA			
V6	30	 60 000	99 470

ELETRE

603 ch	NC	0	97 890
R	NC	0	153 090


Surcoût S : "base" + + 25 200 €

LYNK & CO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
01			
"base"	NC	0	41 500

MASERATI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
GRECALE			
GT	19	 60 000	81 200

Modena	21	 60 000	90 800
--------	----	--	--------

Trofeo	44	 60 000	121 600
--------	----	--	---------

Folgore	NC	0	125 850
---------	----	---	---------

GHIBLI

GT	21	 60 000	105 250
----	----	--	---------

Modena	32	 60 000	145 350
--------	----	--	---------

LEVANTE

GT	21	 60 000	111 500
----	----	--	---------

Modena	32	 60 000	149 000
--------	----	--	---------

QUATTROPORTE

Modena	32	 60 000	174 500
--------	----	--	---------

GRANTURISMO

Modena	39	 60 000	181 350
Trofeo	46	 60 000	225 650
Folgore	10	0	199 900


MC20

630 ch	58	 60 000	251 950
--------	----	--	---------

MC20 CIELO

630 ch	NC	 60 000	287 250
--------	----	--	---------

MAZDA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
2			
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Centre-Line	4	0	20 250
1.5 SkyActiv-G 90 ch Exclusive-Line Auto.	5	 150	26 100
1.5 SkyActiv-G 115 ch Exclusive-Line	6	0	25 550

Surcoût Homura : Centre-Line + 3 000 €

Surcoût Exclusive-Line : Homura + 850 €

Surcoût Homura Aka : Exclusive-Line + 900 €

2 HYBRID

Pure	5	0	25 250
------	---	---	--------

Surcoût Pure Pack Plus : Pure + 1 000 €

Surcoût Agile : Pure + 1 900 €



Surcoût Agile Pack Comfort : Agile + 1 250 €

Surcoût Agile Pack Comfort & Safety : Agile + 2 200 €

Surcoût Select : Agile + 3 100 €

Surcoût Select Pack Panoramique : Select + 1 100 €

3 (5 PORTES)

2.0 e-SkyActiv-G 122 ch Prime-Line	6	 190	27 300
2.0 e-SkyActiv-G 150 ch Prime-Line	8	 210	28 300

2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Prime-Line

Surcoût Homura : Prime-Line + 2 200 €

Surcoût Nagisa : Homura + 1 300 €

Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 2 000 €

3 BERLINE

Surcoût : 5 portes + 0 €			
--------------------------	--	--	--

CX-30

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 Exclusive-Line : Nagisa + 950 €

Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €

MX-30

e-SkyActiv EV 145 ch Prime-Line	6	 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 €

MX-5 ROADSTER

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 €

MX-5 RF

Surcoût : Roadster + 2 500 €			
------------------------------	--	--	--

CX-5

2.0 SkyActiv-G 165 ch Prime-Line	9	 2 199	36 200
2.5 SkyActiv-G 194 ch Homura	11	 5 805	48 700

2.2 SkyActiv-D 150 ch Centre-Line

2.2 SkyActiv-D 184 ch Exclusive-Line Auto.

Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 400 €

Surcoût Advantage : Centre-Line + 4 050 €

Surcoût Newground : Advantage + 1 100 €

Surcoût Exclusive-Line : Centre-Line + 3 450 €

Surcoût Homura : Exclusive-Line + 3 000 €

Surcoût Takumi : Homura + 800 €

CX-60

2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Exclusive-Line	10	0	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 €

CX-80

Surcoût Homura : Exclusive-Line + 6 150 €
Surcoût Takumi : Homura + 1 050 €

CLASSE C				
200 Avantgarde Line	11	 2 036	54 700	
43 AMG 4Matic	29	 60 000	80 200	
63 AMG S E-Performance	37	 3 331	134 350	
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	0	63 550	
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15	0	72 300	
220 d Avantgarde Line	9	 1 525	53 900	
220 d Avantgarde Line	11	 1 500	58 100	
300 d e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	0	67 200	
Surcoût AMG Line : Avantgarde + 2 950 €				
CLASSE C BREAK				
Surcoût : berline + 1 500 €				
CLASSE C ALL-TERRAIN				
200	11	 5 927	60 250	
220 d	11	 4 260	63 650	
GLC				
43 AMG	NC	 60 000	85 400	
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	0	72 150	
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	15	0	74 950	
63 AMG S E-Performance	37	 8 770	138 900	
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				
200 AMG Line	NC	NC	68 700	
43 AMG	NC	NC	87 800	
300 e Hybrid EQ AMG Line	11	0	82 500	
400 e Hybrid EQ AMG Line	15	0	86 600	
63 AMG S E-Performance	37	 8 770	141 300	
220 d AMG Line	NC	NC	72 900	
450 d AMG Line	NC	NC	87 700	
300 d e AMG Line	11	0	86 450	
CLASSE E				
200 Avantgarde Line	11	 3 761	64 750	
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	0	72 950	
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15	0	82 800	
53 AMG Hybrid 4Matic+	34	0	112 450	
220 d Avantgarde Line	11	 4 010	67 900	
450 d Avantgarde Line 4Matic	25	 9 668	89 250	
300 d e Avantgarde Line	11	0	74 900	
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 850 €				
Surcoût Exclusive Line : AMG Line + 4 400 €				
CLASSE E BREAK				
Surcoût : berline + 2 550 €				
CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d	11	 8 023	77 450	
450 d	25	 14 305	96 400	
300 d e	11	0	88 050	
CLE COUPE				
200 AMG Line	11	 3 404	66 300	
300 AMG Line 4Matic	15	 7 151	69 150	
450 AMG Line 4Matic	26	 17 414	77 800	
53 AMG 4Matic+	34	 60 000	92 450	
300 e Hybrid EQ AMG Line	NC	0	72 000	
220 d AMG Line	11	 3 670	68 150	
CLE CABRIOLET				
200 AMG Line	11	 6 544	74 650	
300 AMG Line 4Matic	15	 11 340	77 900	
450 AMG Line 4Matic	26	 31 791	86 550	
53 AMG 4Matic+	34	 60 000	100 200	
220 d AMG Line	11	 5 785	76 500	
EQE				
300 Executive Line	8	0	69 900	
350+ Electric Art	NC	0	81 250	
53 AMG 4Matic+	15	0	125 600	
Surcoût AMG Line : Executive Line + 10 950 €				
EQE SUV				
300 AMG Line Edition	8	0	84 900	
350+ Electric Art	8	0	93 400	
350 Electric Art 4Matic	10	0	96 150	
500 Electric Art 4Matic	10	0	101 000	
43 AMG 4Matic	NC	0	133 850	
53 AMG 4Matic+	NC	0	146 650	
Surcoût AMG Line : Electric Art + 5 100 €				

GLE				
53 AMG 4Matic+	33	 60 000	104 550	
63 AMG S 4Matic+	55	 60 000	158 700	
400 e Avantgarde Line	15	0	98 800	
53 AMG Hybride 4Matic+	NC	0	115 750	
300 d Avantgarde Line	16	 83 369	85 950	
350 de Avantgarde Line	11	0	95 250	
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 11 900 €				
GLE COUPE				
53 AMG 4Matic+	32	 60 000	122 650	
63 S AMG 4Matic+	55	 60 000	173 450	
400 e AMG Line	15	0	107 800	
53 AMG Hybride 4Matic+	NC	0	133 750	
450 d AMG Line	25	 60 000	93 100	
350 de AMG Line	11	0	108 400	
CLASSE S				
580 Maybach	40	 60 000	204 350	
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 €				
EQS				
350 Electric Art	8	0	105 950	
450+ Electric Art	8	0	120 200	
580 AMG Line 4Matic	10	0	166 900	
AMG 53 4Matic+	15	0	169 850	
Surcoût AMG Line : Electric Art + 4 850 € à + 15 650 €				
EQS SUV				
450 AMG Line	10	0	150 150	
580 AMG Line	10	0	168 000	
680 Maybach	10	0	216 100	
GLS				
450 Executive	26	 60 000	120 000	
580 AMG Line	40	 60 000	149 300	
63 AMG 4Matic+	55	 60 000	196 850	
600 Maybach	NC	 60 000	206 950	
450 d Executive	25	 60 000	118 350	
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €				
AMG GT COUPE				
43	NC	 60 000	144 550	
63 4Matic+	51	 60 000	199 750	
63 S E Performance	NC	 48 343	229 050	
AMG GT COUPE 4 P.				
43 4Matic+	25	 60 000	133 200	
53 4Matic+	32	 60 000	150 350	
63 S E-Performance	59	 60 000	224 400	
AMG SL				
43	26	 60 000	149 300	
63 4Matic+	51	 60 000	201 600	
63 S E Performance	55	 60 000	230 650	
CLASSE G				
500 AMG Line	31	 60 000	169 350	
63 AMG	51	 60 000	204 700	
580 Technologie EQ AMG Line	18	0	174 950	
Surcoût Edition One : AMG Line + 21 400 €				
MG				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
MG3				
Hybrid+ Standard	5	0	19 990	
Surcoût Comfort : Standard + 1 500 €				
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
MG4				
170 ch Standard	4	0	29 990	
204 ch Comfort	5	0	33 990	
245 ch Autonomie Etendue Luxury	6	0	39 490	
XPower	11	0	40 490	
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
MG5				
Autonomie Standard 177 ch Comfort	5	0	32 990	
Autonomie Etendue 156 ch Comfort	5	0	35 990	
Surcoût Luxury : Comfort + 1 500 €				

ZS				
1.5 VTI-Tech 106 ch Comfort	5	 2 049	17 490	
1.0 T-GDI 111 ch Luxury	6	 2 049	20 990	
Autonomie Standard Comfort	5	0	33 990	
Autonomie Etendue Comfort	5	0	37 990	
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
EHS				
Comfort	8	0	35 490	
Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €				
MARVEL R				
180 ch Comfort	5	0	44 490	
288 ch Performance 4WD	7	0	50 990	
Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €				
MINI				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
HATCH 3 PORTES				
Cooper C Essential	NC	NC	30 720	
Cooper S Essential	NC	NC	34 720	
Cooper E Essential	4	0	34 000	
Cooper SE Essential	4	0	38 000	
Surcoût Classic : Essential + 1 160 € à + 4 150 €				
Surcoût Favourite : Classic + 2 770 € à + 3 330 €				
Surcoût JCW : Favourite + 1 310 € à + 3 120 €				
HATCH 5 PORTES				
Surcoût 3 portes - 220 €				
CABRIO				
Cooper Essential	7	 540	35 400	
Cooper S Essential	9	 1 074	40 100	
John Cooper Works Essential	13	 3 331	44 600	
Cooper SE	NC	0	60 490	
Surcoût Premium Plus : Essential + 2 100 €				
Surcoût Edition Resolute Plus : Premium Plus + 1 600 €				
Surcoût John Cooper Works Plus : Premium Plus + 2 900 €				
NOUVEL ACEMAN				
E Essential	NC	0	36 000	
SE Essential	NC	0	40 000	
Surcoût Classic : Essential + 4 160 € à + 4 810 €				
Surcoût Favourite : Classic + 1 210 € à + 1 860 €				
Surcoût JCW : Favourite + 1 930 €				
COUNTRYMAN				
C 170 ch Essential	8	 898	40 000	
JCW 300 ch	19	 1 276	61 350	
MITSUBISHI				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
SPACE STAR				
1.2 Mivec 71 ch Inform	4	0	16 490	
Surcoût Invite : Inform + 600 €				
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 200 €				
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €				
COLT				
1.0 MPI 67 Invite	4	 50	18 890	
1.0 MPI-T 91 Intense	5	 50	23 190	
1.6 MPI HEV 143 Intense	5	0	29 490	
Surcoût Instyle : Intense + 1 000 €				
ASX				
1.0 MPI-T 91 ch Invite	5	 898	25 490	
1.3 Di-T MHEV 140 ch Intense	7	 818	31 990	
1.6 MPI HEV 143 ch Intense	5	0	35 290	
1.6 MPI PHEV 159 ch Intense	5	0	40 490	

2008				
1.2 PureTech 100 ch Active	5		170	26 700
1.2 Hybrid 136 Active	7		0	30 900
Électrique 136 ch Active	4		4 000	39 250
Électrique 156 ch Active	4		4 000	40 250
Surcoût Allure : Active + 1 800 €				
Surcoût GT : Allure + 1 700 €				
308				
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7		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		260	34 420
Électrique 156 ch E-Style	4		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		170	38 490
Hybride Rechargeable 195 ch Allure	8		0	42 990
E-3008 210 Allure	7		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		330	45 900
Surcoût GT : Allure + 2 300 €				
508 SW				
Surcoût : berline + 1 300 €				
5008				
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7		1 120	40 490
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8		0	44 990
E-3008 210 ch Allure	7		4 000	46 990
Surcoût GT : Allure + 4 500 €				

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19		60 000 65 647
S	24		60 000 79 017
GTS 4.0	30		60 000 93 070
GT4 RS	40		60 000 159 082
Surcoût Style Edition : 2.0 + 8 482 €			
718 BOXSTER			
2.0	19		60 000 67 886
S	24		60 000 81 067
GTS 4.0	30		60 000 95 110
Spyder RS	40		60 000 159 052
Surcoût Style Edition : 2.0 + 8 332 €			
911 COUPÉ			
Carrera	NC		60 000 131 700
Carrera GTS	NC		60 000 174 900
911 TARGA			
4	27		60 000 147 206
4S	34		60 000 162 805
GTS	37		60 000 181 035
911 CABRIOLET			
Carrera	27		60 000 139 285
Carrera S	34		60 000 154 885
GTS	37		60 000 173 115
Turbo	51		60 000 231 066
Turbo S	61		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		60 000	109 726
GTS	NC			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		60 000	72 086
T	16		60 000	77 276
S	26		60 000	81 873
GTS	33		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		60 000	102 200
S	37		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		60 000	106 900
S	37		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		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 Autonomie Confort Techno	4		4 000 33 490
Surcoût Iconic Cinq : Techno + 2 000 €			
CAPTUR			
1.0 TCe 90 ch Evolution	5		400 24 900
1.3 Mild Hybrid 160 ch Evolution	8		400 27 200
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5		0 28 900
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5		125 25 300
Surcoût Techno : Evolution + 2 600 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €			
MÉGANE E-TECH			
130 ch Autonomie urbaine Equilibre	4		4 000 34 000
130 ch Autonomie confort Evolution	4		4 000 38 000
220 ch Autonomie confort Techno	4		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		50 35 800
1.3 Mild Hybrid 160 ch Evolution Auto.	8		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 : Techno + 2 700 €			
Surcoût Iconic Esprit Alpine : Iconic + 1 400 €			
ARKANA			
1.3 Mild Hybrid 140 ch Evolution	7		210 31 700
1.3 Mild Hybrid 160 ch Esprit Alpine	8		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 Autonomie confort Evolution	4		4 000	39 990
220 ch Grande autonomie Techno	4		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 €				
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 2 000 €				
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 €				
Surcoût Atelier Alpine : Esprit Alpine + 4 500 €				
KANGOO				
1.3 TCe 100 ch Evolution	5		3 119	26 000
1.3 TCe 130 ch Techno	7		2 726	28 500
1.5 Blue dCi 95 ch Evolution	5		740	28 000
1.5 Blue dCi 115 ch Techno	6		983	30 500
E-Tech EV45 11kW Evolution	4		4 000	37 500
Surcoût Techno : Evolution + 3 000 €				

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
GHOST			
"base"	49		60 000 319 800
Ghost Black Badge	NC		60 000 376 200
PHANTOM			
"base"	NC		60 000 486 000
CULLINAN			
"base"	NC		60 000 361 800
Black Badge	NC		60 000 417 000

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
IBIZA			
1.0 TSI 95 ch Copa	5		0 22 945
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6		125 25 095
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8		310 30 500
Surcoût FR : Copa + 4 055 €			
Surcoût FR Anniversary : FR + 1 380 €			
ARONA			
1.0 TSI 95 ch Copa	5		190 25 240
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6		240 28 140
1.5 TSI 150 ch Xperience DSG	8		280 33 700
Surcoût Xperience : Copa + 4 060 €			
Surcoût FR : Xperience + 1 600 €			
Surcoût FR Limited : FR + 1 340 €			
LEON			
1.5 TSI 115 ch Copa	6		360 30 205
1.5 eTSI 115 ch Copa DSG	6		190 32 605
2.0 TDI 115 ch Copa	6		100 34 255
LEON SPORTSTOURER			
Surcoût : 5 portes + 1 100 €			
ATECA			
1.0 TSI 115 ch Copa	6		1 386 33 690
1.5 TSI 150 ch Xperience DSG	8		2 544 42 500
2.0 TDI 150 ch Copa DSG	8		983 41 990
Surcoût Xperience : Copa + 4 610 €			

SERES

TYPE	CV	B/M*	PRIX
3			
Confort	4		0 32 990
Surcoût Luxe : Confort + 3 000 €			

SKODA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FABIA			
1.0 MPI 80 ch Active	4		0 20 160
1.0 TSI Evo 2 95 ch Selection	NC		NC 23 030
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection DSG	NC		NC 24 680
1.5 TSI Evo 2 150 ch Selection DSG	NC		NC 26 680
Surcoût Selection : Active + 1 630 €			
Surcoût Monte Carlo : Selection + 3 360 €			
KAMIQ			
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	NC		NC 23 900
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	NC		NC 27 700
1.5 TSI Evo 2 150 ch ACT Selection DSG	NC		NC 30 870
Surcoût Selection : Active + 2 840 €			
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 5 200 €			

SCALA				
-------	--	--	--	--

SWIFT				
1.2 Hybrid Advantage	4	0	18 990	
Surcôt Privilege : Advantage + 1 200 €				
Surcôt Pack : Privilege + 900 €				
VITARA				
1.4 Boosterjet Hybrid Advantage	NC	NC	25 990	
1.5 Dualjet Hybrid Privilege	NC	NC	29 990	
Surcôt Privilege : Advantage + 1 000 €				
Surcôt Style : Privilege + 1 650 €				
SWACE				
1.8 Hybrid Privilege	5	0	33 750	
Surcôt Pack : Privilege + 2 500 €				
S-CROSS				
1.4 Boosterjet Hybrid Advantage	7	M	100	28 390
1.5 Dualjet Hybrid Privilege	5	M	50	32 390
Surcôt Privilege : Advantage + 1 200 €				
Surcôt Style : Privilege + 2 400 €				
ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10	0	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	44 990
Grande Autonomie Propulsion	6	B	4 000	46 990
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	0	18 900
Surcôt Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcôt Collection : Design + 2 600 €				
YARIS				
GR	17	M	60 000	46 300
116h Active	5		0	23 450
130h GR Sport	5		0	30 450
Surcôt Dynamic : Active + 1 000 €				
Surcôt Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcôt Collection : Design + 3 000 €				
Surcôt Première : GR Sport + 1 000 €				
Surcôt Track : Pack Premium + 2 000 €				
YARIS CROSS				
116h Dynamic	6	0	0	28 200
130h Design	5		0	30 700
Surcôt Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcôt Collection : Design + 3 000 €				
Surcôt GR Sport : Collection + 0 €				
Surcôt Première : GR Sport + 2 000 €				
C-HR				
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	5	0	0	34 900
2.0 Hybride 200 ch Design	8	0	0	38 900
Hybride Rechargeable 225 ch Design	8	0	0	44 900
Surcôt Design : Dynamic + 2 000 €				
Surcôt Collection : Design + 4 500 €				
Surcôt Collection Première : Collection + 4 000 €				
Surcôt GR Sport : Collection + 0 €				
Surcôt GR Sport Première : GR Sport + 6 000 €				
COROLLA				
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6	0	0	33 750
2.0 Hybride 196 ch GR Sport	8		0	39 150
Surcôt Design : Dynamic + 2 100 €				
Surcôt GR Sport : Design + 1 300 €				
Surcôt Collection : GR Sport + 2 600 €				
COROLLA TOURING SPORTS				
Surcôt : berline + 2 100 €				

PRIUS				
Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8		0	43 900
Surcôt Design : Dynamic + 2 600 €				
Surcôt Lounge : Design + 5 000 €				
RAV4				
Hybride Dynamic	9	M	230	44 500
Hybride Rechargeable Design AWD	9		0	52 950
Surcôt Lounge : Dynamic + 6 400 €				
Surcôt Collection : Lounge + 2 000 €				
BZ4X				
Pure	5		0	39 900
Surcôt Origin : Pure + 4 000 €				
MIRAI				
Lounge	4		0	73 000
Surcôt Executive : Lounge + 7 000 €				
HIGHLANDER				
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	10 534	71 000
LAND CRUISER				
204 D-4D LeCap	11	M	60 000	69 000
Surcôt Life : LeCap + 3 000 €				
Surcôt Légende : Life + 8 000 €				
Surcôt Lounge : Légende + 7 000 €				
Surcôt First Edition : Lounge + 5 000 €				
GR SUPRA				
2.0 Safety	15	M	4 543	58 600
3.0	23	M	28 413	69 600
Surcôt "base" : Safety - 1 000 €				
Surcôt Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €				
PROACE CITY VERSO				
1.2 VWT-i 110 ch Dynamic	6	M	1 276	25 900
1.5 D-4D 100 ch Dynamic	5	M	898	26 850
1.5 D-4D 130 ch Dynamic	7	M	2 544	28 450
Electric 50 kWh Dynamic	7	B	4 000	40 295
Surcôt Executive : Dynamic + 3 500 €				
Surcôt Lounge : Executive + 3 500 €				
VOLKSWAGEN				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
POLO				
1.0 MPI 80	4	M	170	21 630
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	50	24 975
1.0 TSI 116 ch Style DSG	6	M	170	28 880
GTI	11	M	1 629	34 940
Surcôt VW Edition : Life - 270 €				
Surcôt Life Plus : Life + 585 €				
Surcôt Style : Life Plus + 585 €				
Surcôt R-Line : Style + 970 €				
T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	260	26 690
1.0 TSI 116 ch Life	6	M	240	28 150
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	M	540	35 000
Surcôt VW Edition : Life + 0 €				
Surcôt Life Plus : Life + 1 140 €				
Surcôt Style : Life Plus + 3 870 €				
Surcôt R-Line : Style + 320 €				
TAIGO				
1.0 TSI 95 ch	5	M	150	24 570
1.0 TSI 116 ch Life	6	M	170	28 610
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M	330	34 360
Surcôt Life : "base" + 2 930 €				
Surcôt VW Edition : Life + 1 320 €				
Surcôt Life Plus : Life + 440 €				
Surcôt R-Line : Life Plus + 1 800 €				
Surcôt Style : R-Line + 1 930 €				
Surcôt R-Line Edition : R-Line - 1 930 €				
T-ROC				
1.0 TSI 116 ch	6	M	540	27 540
1.5 TSI EVO2 150 ch Life	8	M	650	34 680
2.0 TDI 116 ch	6	M	210	30 800
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	M	330	41 160
Surcôt Life : "base" + 4 730 €				
Surcôt VW Edition : Life - 250 €				
Surcôt Life Plus : Life + 1 000 €				
Surcôt Style : Life Plus + 1 610 €				
Surcôt Style Exclusive : Style + 5 350 €				
Surcôt R-Line : Style + 4 440 €				

T-ROC CABRIOLET				
1.0 TSI 116 ch Style	6	M	898	41 220
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	1 504	46 290
Surcôt R-Line : Style + 4 610 €				
GOLF				
1.5 TSI EVO2 116 ch	6	M	190	29 990
1.5 eTSI EVO2 116 ch Life Plus DSG	6	M	50	34 930
1.5 eTSI Evo 2 150 ch Style DSG	8	M	150	41 470
GTI	16	M	4 818	48 550
GTI Clubsport	19	M	11 803	53 210
R	22	M	30 624	56 460
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 Life Plus DSG	8	M	75	40 420
Surcôt Life Plus : "base" + 2 210 €				
Surcôt VW Edition : "base" + 1 980 €				
Surcôt Style : Life Plus + 4 040 €				
Surcôt Edition 50 : Style - 1 500 €				
Surcôt R-Line : Style + 120 €				
GOLF SW				
1.5 TSI Evo2 116 ch Life Plus	6	M	210	33 220
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	M	100	35 950
1.5 eTSI Evo2 150 ch Style DSG	8	M	170	42 720
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6		0	37 270
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	170	40 630
Surcôt R-Line : Style + 310 € / Life Plus + 4 580 €				
ID.3				
Pure 170 ch	5	B	4 000	37 990
Pro 204 ch	5	B	4 000	39 990
Pro S 204 ch	5	B	4 000	42 990
GTX	5	B	4 000	46 990
GTX Performance	6		0	47 990
Surcôt Life Max : "base" + 1 000 €				
TOURAN				
1.5 TSI EVO 150 ch Life Plus	8	M	1 386	42 880
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	1 283	49 280
Surcôt Style : Life Plus + 4 170 €				
ID.BUZZ				
Pro 286 ch 79 kWh 5 places	6		0	52 850
Pro 286 ch 86 kWh 7 places	6		0	58 400
TIGUAN				
1.5 eTSI 130 ch	7	M	898	39 450
1.5 eTSI 150 ch Elegance	8	M	1 436	49 900
eHybrid 204 ch Life Plus	8		0	53 550
eHybrid 272 ch Elegance	9		0	60 800
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8	M	1 668	48 150
2.0 TDI 193 ch R-Line Exclusive 4Motion	10	M	10 280	63 000
Surcôt Life Plus : "base" + 3 350 €				
Surcôt VW Edition : Life Plus + 200 €				
Surcôt Elegance : Life Plus + 4 950 €				
Surcôt R-Line : Life Plus + 3 650 €				
Surcôt R-Line Exclusive : R-Line + 7 100 €				
TIGUAN ALLSPACE				
1.5 TSI 150 ch Life Plus DSG	8	M	4 022	50 300
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	3 429	53 500
2.0 TDI 200 ch R-Line 4Motion DSG	11	M	9 681	60 900
Surcôt R-Line : Life Plus + 2 500 €				
Surcôt Elegance Exclusive : R-Line + 3 100 €				
ID.4				
Pure 170 ch	5	B	4 000	43 990
Pro 286 ch	6	B	4 000	45 990
GTX	5		0	63 000
Surcôt Life Max : "base" + 2 000 €				
ID.5				
Pro 286 ch	6		0	50 500
GTX	5		0	65 400
Surcôt Life Max : "base" + 1 000 €				
PASSAT				
1.5 eTSI 150 ch	8	M	210	43 890
eHybrid 204 ch	8		0	52 690
eHybrid 272 ch Elegance	9		0	64 490
2.0 TDI EVO 122 ch	6	M	810	45 690
2.0 TDI EVO 150 ch Life Plus	8	M	1 110	51 390
Surcôt Life Plus : "base" + 4 300 €				
Surcôt Elegance : Life Plus + 5 800 €				
Surcôt R-Line : Elegance + 1 000 €				
ARTEON				
eHybrid 218 Elegance	8		0	61 990
2.0 TDI EVO 150 ch DSG Elegance	8	M	730	60 890
Surcôt R-Line : Elegance + 100 €				

BIEN CHOISIR POUR ROULER AUTREMENT !



**BMW
& AUDI**
on vous
dévoile
les nouvelles
stars

**À
découvrir
le super test
de la Renault
Rafale**

**66 pages
d'essais
qui dit
mieux ?**

EN VENTE ACTUELLEMENT

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

À découvrir dans notre prochain numéro

No 1170

le 31 octobre



1^{er} 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^{er} 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

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.

Et où que vous soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

ÉDITEUR

ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)

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

Directeur de la publication : Gautier Normand

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

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

www.autojournal.fr

E-mail : autojournal@reworldmedia.com

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (01 41 33 55 94)

Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital

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 Riffade

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 Brétaudeau Fontelles

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

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 (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304,

abobelgique@edigroup.org) : 113,59 € (1 an, 25 n°).

Suisse (Édigroup S.A., tél. : 022 860 84 01,

abonne@edigroup.ch) : 172,70 CHF (1 an, 25 n°).

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat

Cheffe de fabrication : Bénédicte Larue

Responsable service préresse : Sylvain Boularand

(01 41 33 29 88)

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

45331 Malesherbes

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne

Taux de fibres recyclées : 0%

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

Date du dépôt légal : octobre 2024

Prix de vente : 4,40 €

Date de parution : 17 octobre 2024

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0323 K 82833

SKODA

Nouvelle Škoda Octavia

Pour toutes vos vies et toutes vos envies.



À partir de

349 €/mois⁽¹⁾

✓ **Sans apport**

LLD 37 mois / 2 mois de loyers offerts



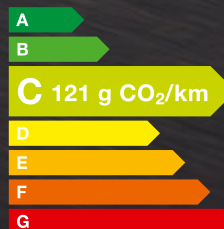
Disponible en motorisations hybride.

Découvrez-la dès maintenant en concession ou sur [skoda.fr](https://www.skoda.fr)

Modèle présenté: Octavia Combi Selection 1.5 TSI 116 ch Hybrid DSG7 avec options, 2 loyers offerts après 1^{er} loyer de **448€** suivi de 34 loyers de **448€**, remise de **4500€** déduite.

Offre valable jusqu'au 31/10/2024. (1) Octavia Combi Selection 1.5 TSI 116 ch Hybrid DSG7 en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, remise de **4 500€** déduite hors assurances facultatives. 2 loyers offerts après 1^{er} 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, privilégiez la marche ou le vélo **#SeDéplacerMoinsPolluer**