l'auto-journal

Le Guide l'auto-journal

n°64
Octobre / Décembre 2024


CITADINES

220 pages


COMPACTES


FAMILIALES


ROUTIÈRES


MONOSPACES/LUDOSPACES


TOUT-CHEMINS/PICK-UP


SUV URBAINS ET COMPACTS


SUV FAMILIAUX ET LUXE


COUPÉS/CABRIOLETS


SPORTIVES

INDISPENSABLE pour choisir votre auto

TOUS LES MODÈLES DU MARCHÉ

330 VOITURES À L'ESSAI



→ **NOS TESTS :**
tenue de route, confort, consommations…

→ **TOUTES LES INFOS :**
prix, équipements, options…

L 14854 - 64 - F: 6,50 € - RD

BEL: 7,20€ - ESP: 7,20€ - GR: 7,30€ - DOM-S: 7,30€ - ITA: 7,30€ - LUX: 7,20€ - PORT.CONT.: 7,20€ - CAN: 10,75$CAN - MAR: 78DH - TOM-S: 850CFP - CH: 9FS - TUN: 18DTU.


HONDA PRELUDE


LAMBORGHINI TEMERARIO

40 NOUVEAUTÉS 2024-2025


HONGQI EH7


AUDI A6


FORD CAPRI


SMART #5

PEUGEOT

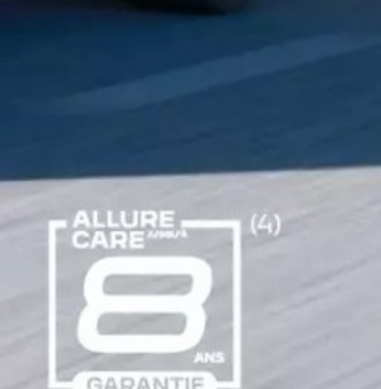
NOUVEAU E-3008

100 % ÉLECTRIQUE

8 ANS DE GARANTIE ALLURE CARE (4)

Le SUV français nouvelle génération
Nouveau Peugeot i-Cockpit® panoramique (1)
527 (2) et 700 (3) km d'autonomie

Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0
(1) De série ou en option selon les versions. (2)(3): pour une version Allure. Norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Commandez la version avec 527 km d'autonomie maintenant ou pré-réservez la version avec 700 km d'autonomie disponible à la commande ultérieurement (4) 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.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

SUV en pagaille



Le modèle en vogue, il n'y a pas si longtemps, c'était le monospace. Et chez Renault, le genre se développait bien avec l'Espace, les Scénic et Grand Scénic, la Modus... Et même la première Twingo s'offrait une allure monovolume. Mais les temps ont changé, les pratiques et spacieux monospaces ont cédé leur place dans le cœur des automobilistes au genre SUV. Décliné sous toutes ses formes, allant même jusqu'à se découvrir. Décrié car déclaré non politiquement correct, alors qu'il n'est dans la plupart des cas qu'une variante un peu surélevée et mieux protégée d'une compacte ou d'une berline, le SUV tient bon. Et quand on regarde la gamme Renault, on pourrait même penser qu'un jour, il n'y aura plus ça sur nos routes. En effet, après le Captur récemment restylé (*voir p. 133*), et l'Austral qui le sera bientôt (*voir p. 135*), on trouve désormais, l'Espace (*voir p. 176*) et le Scénic (*voir p. 134*) reconvertis en SUV, mais aussi l'Arkana (*voir p. 134*), et depuis peu le Rafale (*voir p. 178*) dans le genre SUV Coupé. Et cela ne s'arrête pas là, puisque le dernier né (à ce jour) arrive tout juste dans nos pages : le Symbioz (*voir p. 96-97*). Soit la version rallongée du Captur II, qui profite de sa proue remaniée. Un SUV de taille moyenne qui plafonne à 5 places préférant opter pour un coffre spacieux. Vous me direz que la surenchère de SUV ne se limite pas à Renault... et vous aurez raison. Ainsi chez la concurrence, on n'est pas en reste avec trois SUV chez Peugeot, trois chez Opel, sept chez Volkswagen, huit chez Mercedes, six chez Ford... des modèles que vous retrouverez pour la plupart dans nos pages. Mais rassurez-vous si vous n'êtes pas trop "SUV", notre sélection d'essais compte également la compacte Volkswagen Golf restylée (*voir p. 34-35*), les citadines Dacia Spring restylée (*voir p. 19*) et MG 3 (*voir p. 14-15*), la Porsche 911 restylée (*voir p. 186-187*), la Lamborghini Revuelto (*voir p. 194-195*), et bien d'autres encore. Largement de quoi trouver le "SUV", pardon, le "modèle" qui vous convient. Alors bonne lecture !

Franck Mozzanini

Guide de l'auto-journal

Une publication ERAS

REWORLD MEDIA
axel springer

Président : Reworld Media France
Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

Rédaction
40, avenue Aristide Briand 92227 Bagneux Cedex
Tél.: 0141335000
E-mail: autojournal@reworldmedia.com
Rédacteur en chef : Olivier Bernis, assisté de Karine Roumestand (5594)
Responsable des hors-série : Franck Mozzanini
Maquette/Photogravure : Rip Consulting, 79, rue Jean-Jacques Rousseau, 92150 Suresnes.
Rédacteurs: Fred Deleau, Jacques Fresnay, Benoît Le Floc'h, Edouard Mortier, Erwan Serveau, Jacques Warnery.

Photographes: Clément Choulot, Greg, Florian Grout, Yann Lefebvre, Christian Martin, Alexandre Paumard, Joël Peyrou, Serge Pissot, Arnaud Saunier, Nicolas Soler, Tibo, Philippe Tissier.
Couverture : M&Cie

Abonnements et Diffusion
Directeur marketing clients/diffusion: Germain Perinet
Abonnements:
Cheffe de groupe: Davina Champaigne
Cheffe de produit: Julie Duarte
Responsable marché: Philippe Merrien
Responsable des ventes: Mélanie Caillé

Marketing
Directrice marketing direct: Sylvie Siguret
Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Publicité
Tél.: 0141335352
Directrice exécutive: Élodie Bretaudeau-Fonteilles
Directeur du pôle automobile : Franck Graisset
Directrice adjointe du pôle automobile: Anne Buré-Emmel
Contact publicité : Christian Touzay (5600)
Planning: Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350)
Trafic : Loïs Jeanne

Marchés directs
Tél.: 0141335554
Directrice de publicité: Julie Aldabo (5545)

Fabrication
Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat
Cheffe de fabrication : Bénédicte Larue

Direction – Édition
Éditeur:
Editions Reworld Media Axel Springer "ERAS" SNC
Siège social: 40, avenue Aristide Briand 92227 Bagneux Cedex
Cogérants et Codirecteurs de la publication: Gautier Normand et Patrick Wehrmann
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Actionnaires : Reworld Media France (RCS Nanterre 477 794 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004)
Éditeur: Tommaso Albinati
Imprimeur: Maury - Imprimeur SAS, 45330 Malesherbes
Photogravure couverture : Compos Juliot, 11, rue Bleue, 75009 Paris
N° ISSN: 1969-9689
N° CPPAP: 0526 K 89846
Dépôt légal : octobre 2024

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

FR

SOMMAIRE


Ford Explorer


Mazda MX-5


Peugeot 3008


BMW X2


Lotus Emeya

NOUVEAUTÉS 2024-2025

Lamborghini Temerario	p. 6, 7
Aston Martin Vanquish	p. 7
Chevrolet Corvette ZR1	p. 7
Mercedes SL Maybach	p. 7
Ford Capri	p. 8, 9
Honda Prelude	p. 9
Kia EV6	p. 9
Polestar 4	p. 9
Audi A6 / A6 Avant	p. 10,11
Karma Revero	p. 11
Hongqi EH7	p. 11
Audi A5 / A5 Avant	p. 11
Cupra Terramar	p. 12,13
Audi Q5	p. 13
MG EHS	p. 13
Smart #5	p. 13

CITADINES

MG 3 1.5 Hybrid+ 195ch	p. 14, 15
Audi A1 30 TFSI 116	p. 16
Citroën Ami Electrique 8,2 ch	p. 16
Citroën ë-C3 113 ch / 44 kWh	p. 17
Dacia Sandero SCe 65 ch	p. 18
Fiat Topolino Electrique 8,2 ch	p. 18
Dacia Spring 65 ch	p. 19
Fiat 500e 3+1 42 kWh 118	p. 20
Hyundai i20 1.0 T-GDi 100 ch	p. 20
Kate K0 Standard	p. 22
Lancia Ypsilon 1.2 MHEV 100	p. 22
Leapmotor T03 Électrique 109 ch	p. 23
Mazda 2 Hybrid 116 ch	p. 23
Microlino 17 ch	p. 24
Mini Cooper SE 218 ch / 54 kWh	p. 24
Mini Cooper C 156 ch	p. 25
Mitsubishi Space Star 1.0 71	p. 26
Mitsubishi Colt 1.6 MPI HEV 143 ch	p. 26
Opel Corsa Electric 156 ch / 51 kWh	p. 27
Peugeot 208 1.2 PureTech 100 ch	p. 27
Peugeot 208 Hybrid 100 ch	p. 28
Peugeot 208 Hybrid e-DCS6 136 ch	p. 28
Peugeot E-208 156 ch	p. 29
Renault Clio 1.5 dCi 100	p. 29
Renault Clio E-Tech 145	p. 30
Seat Ibiza 1.0 TSI 115	p. 30
Skoda Fabia 1.0 MPI 80	p. 31
Skoda Fabia 1.0 TSI 116	p. 31
Suzuki Swift 1.2 Hybrid SHVS 12V	p. 32
Toyota Yaris 1.5 Hybrid 130 ch	p. 32
Volkswagen e-Up!	p. 33
Volkswagen Polo 1.0 TSI 95	p. 33

COMPACTES

Volkswagen Golf 1.5 e-TSI 150	p. 34, 35
BMW Série 1 116i	p. 36
BMW Série 1 118i	p. 36
BMW Série 1 118d	p. 37
BYD Dolphin 204 ch	p. 37
Citroën C4 1.2 PureTech 130	p. 38
Citroën ë-C4 136 ch / 54 kW	p. 38
Citroën ë-C4 156 ch / 54 kWh	p. 39
Citroën C4 1.5 BlueHDi 130	p. 39
DS 4 E-Tense 225	p. 40
DS 4 1.5 BlueHDi 130	p. 40
Ford Focus 1.0 flexifuel 125	p. 41
Hyundai i30 1.0 T-GDI 120	p. 41
Mazda 3 2.0 SkyActiv-X 186 M Hybrid	p. 42
Mercedes Classe A 180	p. 42
MG 4 51 kWh 170 ch	p. 43
MG 4 204 ch / 64 kWh	p. 43
MG 4 245 ch / 77 kWh	p. 44
MG 5 61 kWh 156 ch Autonomie Étendue	p. 44
Opel Astra 1.2 Turbo 130	p. 45
Opel Astra 1.6 Plug-in Hybrid 180	p. 45
Opel Astra Sports Tourer Hybride Recharg.180	p. 46
Opel Astra Electric 156	p. 46
Peugeot 308 1.2 PureTech 130	p. 47
Peugeot 308 1.6 Plug-in Hybrid 180	p. 47
Peugeot e-308 156 ch / 54 kWh	p. 48
Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDi 130	p. 48
Renault Mégane 1.3 TCe 140	p. 49
Renault Megane E-Tech 220 / 63 kW	p. 49
Skoda Scala 1.0 TSI 116 ch	p. 50
Toyota Corolla 1.8 L-e-CVT 140	p. 51
Volkswagen ID.3 Pro S ID 204	p. 51

FAMILIALES

Volkswagen ID.7 Tourer GTX 340 ch	p. 52, 53
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 210	p. 54
Audi A4 Avant 40 TDI 204 Quattro	p. 54
BMW Série 2 Gran Coupé 218i	p. 55
BMW Série 2 Gran Coupé 220d	p. 55
BMW Série 3 Touring 330e xDrive	p. 56
BMW Série 3 Touring 320d	p. 56
BMW Série 4 Gran Coupé 420i	p. 57
BMW Série 4 Gran Coupé M440i XDrive	p. 57
BMW i4 eDrive35 286 ch	p. 58
Citroën C4 X 1.2 PureTech 130	p. 58
BYD Seal 313 ch	p. 59
Citroën ë-C4 X 136	p. 59
Citroën C5 X PureTech 130	p. 60
Citroën C5 X Hybride rechargeable 180	p. 60
Citroën C5 X Hybride Rechargeable 225	p. 61
Hyundai Ioniq 6 77 kwh 229	p. 61
Honda Civic e:HEV 184	p. 62
Mercedes Classe C break 300 e	p. 62
Peugeot 408 PHEV 180	p. 63
Peugeot 408 PHEV 225	p. 63
Peugeot 508 SW 1.6 PHEV 180	p. 64
Tesla Model 3 Propulsion	p. 64
Skoda Octavia Combi 1.5 TSI 150	p. 65
Toyota Prius Hybride Rechargeable 223	p. 66
Volkswagen ID.7 286 ch	p. 66
Volkswagen Passat 1.5 eTSI 150 ch	p. 67

ROUTIÈRES

BMW i5 Touring eDrive40	p. 68, 69
Audi A6 Avant 40 TDI 204	p. 70
Audi A8 60 TFSI e	p. 70
BMW i7 xDrive60 544	p. 71
BMW Série 5 520d xDrive 197 ch	p. 71
BMW i5 eDrive 40 340 ch	p. 72
DS 9 E-tense 250	p. 72
DS 9 E-Tense 360	p. 73
Lexus LS 500h	p. 73
Maserati Ghibli 2.0 Hybrid 330	p. 74
Mercedes Classe E 450 d	p. 74
Mercedes Classe E 300 e	p. 75
Mercedes EQE 350+	p. 75
Mercedes Classe E Break 220d	p. 76
Mercedes Classe S S 680 Maybach	p. 76
Mercedes Classe S 350 d	p. 77
Mercedes EQS 580	p. 77
Toyota Mirai Electrique 174	p. 78
Skoda Superb Combi 1.5 TSI Hybrid 150 ch	p. 78

MONOSPACES ET LUDOSPACES

Ford Tourneo Courier 1.0 EcoBoost 125 ch	p. 80, 81
BMW Série 2 Active Tourer 218i	p. 82
Mercedes Classe T 180d	p. 82
Lexus LM 350h 4WD 250 ch	p. 83
Renault Kangoo 1.3 TCe 130	p. 84
Renault Kangoo E-Tech 145	p. 84
Renault Grand Kangoo 1.5 BlueHDi 95	p. 85
Volkswagen Caddy 2.0 TDI 122	p. 86
Volkswagen Touran 1.5 TSI 150	p. 86
Volkswagen Multivan 1.4 eHybrid 218	p. 87
Volkswagen ID. Buzz 77 kWh 204 Pro	p. 87

TOUT-CHEMINS ET PICK-UP

Audi A3 Allstreet 35 TFSI 150 ch	p. 94, 95
Dacia Sandero Stepway 1.0 TCe 110 ch	p. 96
Dacia Jogger Eco-G 100	p. 96
Dacia Jogger Hybrid 140	p. 97
Fiat Panda Cross 1.0 Hybrid 70	p. 97
Ford Ranger Raptor 3.0 V6 292	p. 98
Isuzu D-Max 1.9 TD 163	p. 98
Jeep Gladiator 3.0 V6 264	p. 99
Mercedes Classe C All Terrain 220d	p. 99
Porsche Taycan Turbo S 952	p. 100
Porsche 911 3.0 480 Dakar	p. 101
Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Hybrid	p. 101
Volkswagen Amarok 3.0 TDI 240	p. 102

SUV URBAINS ET COMPACTS

Renault Symbioz E-Tech 145	p. 96, 97
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid VGT 160	p. 98
Alfa Romeo Tonale 1.6 Mjt 130	p. 98
Alfa Romeo Junior 280 ch	p. 99
Audi Q2 35 TFSI 150 / Q3 45 TFSI e	p. 100
BMW X1 sDrive 18i / sDrive20i	p. 101
BMW X1 xDrive 25 e / xDrive 23d	p. 102
BMW iX1 eDrive20 / xDrive30	p. 103
BMW X2 sDrive 20i / eDrive20	p. 104
Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech 110	p. 105
Citroën C5 Aircross Hybrid 136 ch	p. 105
Citroën C5 Aircross Hybrid 225	p. 106
DS 3 e-Tense 156	p. 106
Dacia Duster Eco-G 100	p. 107
Dacia Duster TCe 130	p. 108

SOMMAIRE



Dacia Duster


Pagani Utopia


Nissan Qashqai


Xpeng G6


Mini Cooper

Dacia Duster Hyb. 140	p. 109
Fiat 600e 156 ch / 54 kWh	p. 110
Ford Puma 1.0 Flexifuel 125	p. 110
Ford Explorer 340 ch	p. 111
Honda HR-V e:HEV 131 / e:Ny1 204 ch	p. 112
Honda Z-RV 2.0 i-MMD 184 ch	p. 113
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 Hybrid 48 V	p. 113
Hyundai Kona Hybrid 141 / EV 48,4 kWh 156	p. 114
Hyundai Tucson 1.6 T-GDI Hybrid 215 ch	p. 115
Hyundai Kona EV 217 ch	p. 116
Jaguar E-Pace P300e	p. 116
Jeep Avenger Électrique 156 ch	p. 117
Jeep Avenger 1.2 Turbo T3 Hyb.	p. 117
Jeep Renegade 1.5 Turbo	p. 118
Jeep Compass 4xe PHEV 190	p. 118
Kia Stonic 1.0 T-GDi MHEV 100	p. 119
Kia Niro 1.6 T-GDI Hybride 141	p. 119
Kia Niro 1.6 Hybride Rech. 183 / Niro EV 204	p. 120
Kia Sportage 1.6 CRDi 136	p. 121
Land Rover Evoque P200 Flexfuel	p. 121
Lexus LBX 1.5 Hybrid 136	p. 122
Lynk&Co 01 1.5 PHEV 261	p. 122
MG ZS 1.0 T-GDi 111 ch / 70 kWh EV 156 ch	p. 123
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV	p. 124
Mercedes EQA 250+	p. 124
Mini Countryman C 170 ch / SE All4	p. 125
Mitsubishi ASX HEV 143	p. 126
Mitsubishi Eclipse Cross PHEV 203	p. 126
Nissan Juke Hybrid 143 ch	p. 127
Nissan Qashqai e-Power 190 ch	p. 128
Opel Crossland 1.2 t 130	p. 129
Opel Mokka 50 kW 136 Elec.	p. 129
Opel Grandland 1.2 Turbo 130 / 1.5 Hybrid 136	p. 130
Peugeot 3008 Hybrid 136 ch e-DCS6	p. 131
Peugeot E-2008 156 ch / E-3008 PHEV 210 ch	p. 132
Renault Captur E-Tech Full Hybrid 145 ch	p. 133
Renault Scénic E-Tech EV87 220 ch / 87 kWh	p. 134
Renault Arkana E-Tech Full Hybrid 145 ch	p. 134
Renault Austral E-Tech Full Hyb. 200	p. 135
Renault Austral Mild Hyb. 160	p. 135
Seat Arona 1.0 EcoTSI 115 / Ateca 1.5 TSI 150	p. 136
Seres 3 120 kW	p. 137
Skoda Kamiq 1.5 TSI 150	p. 137
Skoda Karoq 1.5 TSI 150	p. 138
Smart #1 66 kW / #3 66 kWh	p. 138 / 139
Suzuki Vitara 1.5 Hybrid 115	p. 139
Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid 115 ch 4x2	p. 140
Toyota Yaris Cross 116h / 130h	p. 140 / 141
Toyota C-HR Hybride 140	p. 141
Toyota C-HR 2.0 Hybrid 200	p. 142
Toyota C-HR 2.0 Plug-in Hybrid 225	p. 142
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI 95	p. 143
Volkswagen T-Roc 1.0 TSI 116	p. 143
Volkswagen Taigo 1.0 TSI 116 / 1.5 TSI 150	p. 144
Volkswagen Tiguan 1.5 eTSI 150 / 2.0 TDI 150	p. 145
Volvo EX30 272 ch Ultra	p. 146
Volvo XC40 B3 163 ch	p. 146
Volvo EX40 252	p. 147
Volvo EC40 238 ch / 67 kWh	p. 147

SUV FAMILIAUX et LUXE

Peugeot E-5008 210 ch/73 kWh	p. 148, 149
Aiways U5 63 kWh 204	p. 150
Aiways U6 218 ch / 63 kWh	p. 150
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 160	p. 151
Audi Q5 40 TDI Quattro	p. 151
Audi Q5 Sportback 40 TDI	p. 152
Audi Q8 e-tron Sportback 55	p. 152
Audi SQ6 e-tron 489 ch/100kWh	p. 153
BMW X3 xDrive20d 190 / X4 30d	p. 154
BMW iX xDrive50 523 / XM 4.4 V8 653 ch	p. 155
Cupra Tavascan VZ 340 ch / 82 kWh	p. 156
BYD Seal U 87 kWh / U DM-i 324 ch	p. 156 / 157
DS 7 E-Tense 360 4x4	p. 158
Fisker Ocean 564 ch	p. 158
Ford Mustang Mach-E 294 ch RWD	p. 159
Ford Bronco 2.7 V6 EcoBoost 335 ch	p. 159
Honda CR-V 2.0 i-MMD 184 ch 2WD	p. 160
Hummer EV3x 836 ch	p. 161
Hyundai Ioniq 5 77 kWh 229 ch	p. 162
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDi Hybrid 230	p. 162
Hyundai Santa Fe Plug-in HTRAC 253 ch	p. 163
Ineos Grenadier Station Wagon	p. 164
Jaguar I-Pace EV400 AWD / F-Pace P400e	p. 165
Jeep Wrangler 4xe 2.0 T 380	p. 165
Kia EV6 58 kWh 170 / EV6 77,4 kWh 325	p. 166
Kia EV9 204 ch 2WD / 385 ch 4WD	p. 167
Land Rover Defender 90 D200 MHEV	p. 168
Land Rover Defender 110 P400e SE	p. 168
Land Rover Defender 130 P400	p. 169
Lexus NX 450h+	p. 169
Lexus RX 500h / RZ 450 e	p. 170
Maserati Grecale Folgore 550 ch / 105 kWh	p. 171
Mazda CX-60 2.5 E-Skyactiv PHEV 327	p. 171
Mazda CX-60 3.3 Diesel 200	p. 172
Mercedes GLC 220d	p. 172
Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic	p. 173
Mercedes EQE SUV 350 4Matic	p. 173
Mercedes EQS SUV 450 4Matic 360 ch	p. 174
MG Marvel R 180	p. 174
Nissan X-Trail e-4orce 213 ch	p. 175
Nissan Ariya 87 kWh 242 ch	p. 175
Renault Espace Full Hybrid 200	p. 176
Porsche Cayenne Coupé E-Hybrid 470	p. 176
Porsche Macan Electrique 408 ch	p. 177
Porsche Cayenne Coupé Turbo E-Hybrid	p. 178
Renault Rafale 1.2 E-Tech 200	p. 178
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 150	p. 179
Skoda Enyaq 85X 285 ch/77 kWh	p. 179
Suzuki Across 2.5 Plug-in Hybrid 306	p. 180
Tesla Model Y Propulsion 299 ch / 57 kWh	p. 180
Tesla Model Y Performance 660 ch / 75 kWh	p. 181
Tesla Model X Plaid 1 033 ch	p. 181
Toyota bZ4X AWD 218	p. 182
Toyota bZ4X 2WD 204	p. 183
Toyota RAV4 Hybride AWD-i 222	p. 183
Toyota Highlander 2.5 Hybrid e-CVT AWD-i	p. 184
Volkswagen Touareg 3.0 TSI 462 eHybrid	p. 184
Xpeng G6 AWD	p. 185

COUPÉS et CABRIOLETS

Porsche 911 Carrera 4 GTS	p. 186, 187
BMW Z4 2.0i sDrive	p. 188
Chevrolet Corvette Stingray 6.2 V8 Cabriolet	p. 189
Lexus LC 500 Cabriolet 5.0 V8 464	p. 189
Maserati GranTurismo 3.0 V6 Trofeo 550	p. 190
Mazda MX-5 2.0 184 ch RF	p. 190
Mercedes CLE Cabriolet 450 4Matic	p. 191
Mercedes CLE 300 4MATIC	p. 192
Mercedes SL 63 AMG 4Matic+ 585	p. 192
Porsche 718 Spyder RS 4.0 500 ch	p. 193

SPORTIVES

Lamborghini Revuelto 6.5 V12 Hybride	p. 194, 195
Abarth 500e	p. 196
Alpine A110 1.8 t 300 S	p. 196
Alpine A110 1.8 Turbo 300 R	p. 197
Audi RS 6 Avant 4.0 V8 630 Performance	p. 197
Audi SQ8 4.0 V8 507 ch	p. 198
BMW M3 Touring	p. 198
BMW X2 M35i xDrive	p. 200
Cupra Formentor 2.0 TSI 333 VZ	p. 199
Ford Mustang Mach-E GT	p. 200
Ford Mustang V8 453 ch	p. 201
Honda Civic Type R	p. 202
Hyundai Ioniq 5 N 84 kWH 609 ch	p. 202
Lotus Emeya 612 ch / 102 kWh	p. 203
Lamborghini Urus Performante 666 ch	p. 204
Lotus Eletre S 603 ch	p. 204
McLaren Artura 3.0 V6 Hybride 680 ch	p. 205
Maserati Grecale 3.0 V6 530 ch	p. 205
Mercedes GLC 63 AMG S E Perf. 680 ch	p. 206
MG 4 435 ch / 64 kWh 4WD	p. 206
Pagani Utopia 6.0 V12 864 ch	p. 207
Mini Countryman JCW All4 300 ch	p. 208
Porsche 911 GT3 RS	p. 208
Opel Astra GSe	p. 209
Smart #1 Brabus 428 ch	p. 209
Smart #3 Brabus 428 ch	p. 210
Toyota GR Yaris 1.6 turbo 280 ch	p. 211
Toyota GR Supra 3.0 340 M/T	p. 212
Volkswagen Polo 2.0 TSI 207 GTI	p. 212

PRIX DU NEUF p. 213

BONUS / MALUS

Depuis le 1er janvier 2024, les nouvelles valeurs du bonus/malus s'appliquent à tous les modèles essayés dans ce numéro. Le bonus sur les modèles électriques (de moins de 47 000 €) passent de 5 000 € à 4 000 €, pour un malus maximum repoussé à 60 000 €, la règle stipulant que le malus ne pouvait dépasser 50% du prix de l'auto disparaît. S'y ajoute toujours le "malus au poids" d'un montant de 10 € à 30 € par kilo au-delà de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Cette taxe supplémentaire, pour l'heure impossible à répercuter sur nos fiches, épargne pour le moment les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Numéro imprimé sur papier recyclé

Lamborghini Temerario

ELLE MET LE TURBO, MAIS PAS QUE…



Contrairement à la Revuelto qui a conservé le V12 atmo de l'Aventador, la remplaçante de l'Huracan, délaisse le V10 pour un V8 gavé par deux turbos et trois moteurs électriques. Bienvenue dans l'ère de la sportive rechargeable.

Après la Revuelto (voir p. 196-197), qui a pris la place de l'Aventador fin 2023, Lamborghini s'attaque à la remplaçante de la « petite » Huracan. Baptisée Temerario, en hommage à un taureau gracié dans une arène mexicaine en 2023, elle reprend les codes de sa grande sœur, mais elle s'en distingue par une signature lumineuse de forme hexagonale. Pour une aérodynamique travaillée, ses portières et son toit sont creusés, son diffuseur agrandi, et d'importantes ouïes apportent de l'air vers le moteur derrière les passagers. Ses dimensions, plus généreuses que celles de l'Huracan (4,71 m de long, 2 m de large), permettent plus d'espace à bord : les grands gabarits seront à leur aise, même avec un casque. Le tout, sans oublier de la place pour deux bagages cabines dans le coffre de 112 l. Le dessin de la planche de bord s'inspire grandement de celui de la Revuelto avec ses

PEU D'AUTONOMIE

La technologie hybride rechargeable de la Temerario apporte un gain de puissance et réduit les rejets de CO_2, plus qu'elle n'offre que d'autonomie électrique (10 km).





SŒUR DE REVUELTO

Avec ses trois écrans numériques, la planche de bord de la Temerario ne peut cacher son lien de parenté avec celle de la grande Revuelto.

A



Abarth 600 e

Dans sa version Abarth, le SUV urbain adoptera l'électromoteur de 240 ch de la nouvelle Lancia Ypsilon HF. Alimenté par une batterie de 51 kWh (et non 42 kWh comme la 500e), il devrait permettre à la 600 e d'avoisiner les 350 km d'autonomie. Arrivée prévue début 2025, pour un prix estimé de 42 000 €. Une version « Essesse » de 280 ch est en approche.

Audi RS 3 Sportback / Sedan

La RS 3 reçoit une mise à jour avec une calandre aux entrées d'air modifiées et un diffuseur agrandi. Elle conserve son 5 cylindres turbo 2,5 l délivrant ses 400 ch aux quatre roues via la boîte à double embrayage à 7 rapports. De quoi avaler le 0 à 100 km/h en 3,8 s. pour une vitesse max de 290 km/h. Le modèle est disponible en Sportback et Sedan, à partir de 75 600 €.



B



Bentley Flying Spur Speed

La nouvelle limousine anglaise délaisse son W12 pour une motorisation hybride rechargeable. Elle repose sur un V8 4.0 biturbo de 600 ch associé à un électromoteur de 190 ch intégré dans la boîte à double embrayage à 8 rapports. Grâce aux 782 ch de puissance cumulée, le 0 à 100 km/h est franchi en 3,5 s. La batterie de 22 kWh permet une autonomie électrique de 76 km.



RÉVEIL EN SILENCE
En mode Citta, les deux moteurs électriques avant développent à eux seuls 190 ch et permettent d'évoluer en silence : vous ne réveillerez pas vos voisins.

trois écrans (compteurs de 12,3 pouces, écran tactile central de 8,4 pouces, dalle numérique de 9,1 pouces devant le passager). Ces économies d'échelle ont permis d'investir dans la nouvelle motorisation. La Temerario délaisse le V10 de l'Huracan au profit d'un V8 suralimenté de 800 ch épaulé par trois électromoteurs : deux sont placés auprès de chacune des roues avant, un troisième se loge entre le bloc thermique et la boîte à double embrayage à 8 rapports. Ils sont alimentés par une batterie de 3,8 kWh, dont l'autonomie est d'environ 10 km et qui se recharge en 30 min sur une borne de 7 kW. La puissance cumulée de 920 ch permet de passer de 0 à 100 km/h en 2,7 s, et d'atteindre plus de 340 km/h en vitesse de pointe. Selon « Lambo », les rejets de CO_2 ont été réduits de 50 % par rapport à l'Huracan. Ce qui n'empêchera toutefois pas la Temerario de devoir supporter le malus maximum de 60 000 € sur le marché français.

COMMERCIALISATION : FIN 2024
Prix estimé : à partir de 300 000 €

Aston Martin Vanquish **Le V12 fait de la résistance**

Aston Martin convoque, pour la troisième fois depuis 2001, l'appellation Vanquish. Le nouveau modèle prend, ici, la place de la DBS (qui avait d'ailleurs mis fin à la deuxième génération de Vanquish en 2019…) et conserve par la même occasion le V12 5.2 biturbo de la maison britannique (contrairement au V8 de la DB12 d'origine Mercedes-AMG). Point d'apport électrique pour ce bloc 100 % thermique qui affiche tout de même 835 ch pour un couple de 1 000 Nm : soit la puissance au litre la plus élevée pour une Aston Martin (160 ch/l). À cela s'ajoute la vitesse de pointe la plus rapide pour une production de série de Gaydon (345 km/h) pour un 0 à 100 km/h avalé en 3,3 s.



COMMERCIALISATION : FIN 2024
Prix estimé : à partir de 350 000 €

Chevrolet Corvette ZR1 **À l'ancienne !**

Avec sa lunette arrière coupée en deux, la Corvette ZR1 rend hommage à la Sting Ray de 1963. Mais ce n'est pas le seul clin d'œil au passé fait par ce coupé. En effet, il ne cède ici aucun pouce à la tendance hybride du moment : son V8 de 5.5 l gavé par deux turbos développe la puissance de 1 064 ch, pour un couple de 1 123 Nm, sans l'appui du moindre module électrique. Toute cette cavalerie est délivrée aux seules roues arrière via une boîte à double embrayage à 8 rapports. De quoi atteindre une vitesse de pointe de 346 km/h. Sa venue en France n'est pas à l'ordre du jour.



Prix estimé : à partir de 160 000 €
COMMERCIALISATION : 2025 (USA)

Mercedes-Maybach SL **Le luxe rencontre le sport**

Le nouveau roadster SL, développé par AMG, a été confié aux mains de Maybach pour proposer une version orientée confort. Le modèle se distingue par ses teintes spécifiques (rouge ou blanc) associées à un capot noir, ses boucliers redessinés, ses joncs chromés ornant la carrosserie et son double bossage derrière les passagers. L'habitacle se pare d'un cuir Nappa blanc, d'un pédalier et de seuils de portes en inox. Point d'électrification pour le V8 biturbo de 585 ch de la version SL 680 4Matic+. La boîte à double embrayage à 9 rapports délivre la puissance aux quatre roues. Elles sont directrices de série à l'arrière.



COMMERCIALISATION : PRINTEMPS 2025
Prix estimé : à partir de 250 000 €

BMW M5 Touring
La BMW M5 Touring est un break au coffre volumineux (500 à 1 630 dm³), puissant (787 ch) et sans malus. Sa motorisation hybride rechargeable repose sur le V8 4.4 biturbo de 585 ch associé à un moteur électrique de 197 ch logé dans la boîte automatique à 8 rapports. Il ne lui faut que 3,6 s pour passer de 0 à 100 km/h. Son prix : 162 050 €.



D



DongFeng Nammi Box
Le géant chinois propose déjà en Suisse et en Norvège cette citadine électrique aux faux airs de Smart #1. La présentation intérieure est épurée, avec un écran tactile 12 pouces et de petits compteurs derrière le volant. Le moteur de 95 ch est alimenté par une batterie LFP de 42,3 kWh qui annonce une autonomie de 310 km. Prix estimé en France : environ 23 000 €.

G

GMC Yukon
Ce nouvel opus du SUV familial de GMC entre dans une ère plus technologique. Ainsi, il dispose désormais d'une vaste dalle tactile de 16,8 pouces ainsi que d'un système de vision nocturne. Il dispose de trois blocs associés à une boîte automatique à 10 rapports : deux V8 de 355 ch et 460 ch et un V6 diesel de 305 ch. La marque comme le modèle ne sont pas proposés en France.



Ford Capri

LE COUPÉ, C'EST FINI !

La tendance est aux SUV, aussi Ford convertit ses coupés en modèles haut sur pattes. Il en va ainsi pour la Capri moderne qui a pioché dans la banque d'organes de Volkswagen pour dénicher électromoteurs et batteries.

C'est une manie chez Ford de donner à un SUV le nom d'un coupé (ancien ou actuel) de sa gamme. Ainsi, après le Puma, puis la Mustang, c'est au tour de la Capri de prendre de la hauteur. Avec sa longueur de 4,63 m, le nouveau venu prend place au-dessus du récent Explorer. Une dimension qui rappelle d'ailleurs celle d'un rival pourtant 100 % électrique : le Volkswagen ID.5. Pas étonnant : les deux modèles reposent sur la base technique MEB, ce que le style extérieur très spécifique du Ford ne laisse pourtant pas entrevoir. Le SUV Capri reçoit, en effet, un capot avant plus long arborant des nervures évoquant le modèle originel. La calandre noire, entièrement fermée, laisse peu de doute quant au type de motorisation, même si le bouclier apparaît largement ajouré. Le profil se donne des airs de coupé

TAILLE DE 3008
Avec ses 4,63 m de longueur, le SUV Ford Capri vient taquiner le nouveau Peugeot 3008 dans sa version 100 % électrique.





COMME L'EXPLORER
La planche de bord reprend la présentation du récent Explorer avec, notamment, un large écran tactile de 14,6 pouces pour l'info-divertissement.

COMMERCIALISATION : ÉTÉ 2024
Prix : à partir de 46 400 €

H



Hongqi EHS7

Le plus ancien constructeur chinois (fondé en 1958) entend investir la France avec ce SUV de taille XL (4,93 m) qui tente d'affiner sa silhouette par une lunette très inclinée. Son empattement de 3 m laisse présager d'une belle habitabilité. Sa gamme se compose de deux versions : 344 ch pour 580 km d'autonomie, et 619 ch (bimoteur) pour 530 km.

Hongqi EHS9

Cet imposant SUV (5,21 m) s'apparente à un Cullinan chinois : Giles Taylor, responsable du style Hongqi est un ancien de Rolls-Royce. La gamme se compose de deux motorisations électriques 4x4 : 435 ch et 551 ch, dont l'autonomie peut atteindre 515 km. Déjà disponible à nos frontières, le modèle pourrait arriver en France à moins de 75 000 €.



J



Jeep Wagoneer S

Ce SUV de taille généreuse (4,90 m) plaira aux familles connectées (trois écrans numériques sur le tableau de bord). Reposant sur la plate-forme STLA Large, il dispose d'un moteur électrique de 600 ch alimenté par une batterie de 100 kWh. De quoi offrir une autonomie de 480 km. Son arrivée en France est prévue pour 2025, à un prix avoisinant les 100 000 €.

avec une custode arrière en forme de C et une inclinaison importante de la lunette. La signature lumineuse arrière reprend le style des optiques avant. À bord, l'agencement est similaire à celui de l'Explorer avec un vaste écran tactile central de 14,6 pouces compatible Apple CarPlay et Android Auto sans fil. Les commandes sont toutes sensitives : aucun bouton physique n'est proposé. Reposant sur la plate-forme de VW, le Ford Capri dispose des mêmes électromoteurs et batteries que l'ID.5, mais les autonomies annoncées sont meilleures. La version propulsion (285 ch et 77 kWh) affiche 627 km, l'offre intégrale (340 ch et 79 kWh) annonce 592 km. Début 2025, une troisième version (170 ch et 53 kWh) doit permettre d'abaisser le ticket d'entrée tout en bénéficiant, peut-être, du bonus écologique (en fonction du nouveau barème). Mais son rayon d'action ne dépassera pas les 370 km.



BASE DE VW

Afin de réduire les coûts de développement, Ford a fait appel à Volkswagen pour utiliser la plate-forme MEB ainsi que les moteurs et les batteries de l'ID.

NOUVE AUTÉ S

Honda Prelude **Nouvelle ode**

Née Coupé en 1978, la Prelude conservera ce statut pour sa prochaine génération évoquée, fin 2023, par un concept. Du modèle originel, le nouveau venu reprendra la silhouette compacte et élancée ainsi que son esprit grand tourisme avec des places d'appoint à l'arrière et une base technique reprise de la Civic. Cette dernière prêtera aussi son originale motorisation hybride (184 ch dans la compacte). En revanche, oubliez le système de roues arrière directrices apparu sur le modèle en 1987. Cette Prelude sera bel et bien commercialisée en France, mais pas avant la deuxième moitié de la décennie.



COMMERCIALISATION : 2026
Prix estimé : à partir de 45 000 €

Kia EV6 **Aller plus loin !**

Trois ans après avoir étonné (en bien) le monde automobile par son style original, l'EV6 se remet à jour. Au programme : nouveau masque avant abaissé avec une signature lumineuse redessinée. À bord, l'agencement est conservé avec deux écrans de 12,3 pouces, un système d'info-divertissement plus réactif et un nouveau volant moins rond. Si les moteurs électriques sont reconduits (229, 325 et 585 ch), la batterie de 77 kWh laisse sa place à une version de 84 kWh qui permet d'afficher une autonomie en hausse (494 km pour le modèle simple propulsion). Kia n'évoque pas la version d'entrée de gamme de 170 ch…



Prix estimé : à partir de 50 000 €
COMMERCIALISATION : FIN 2024

Polestar 4 **Tout vient à point…**

Longtemps bloquée par une affaire de logo avec Citroën, la marque Polestar débarquera finalement bel et bien en France. Ainsi, courant 2025, cette filiale 100 % électrique de Volvo disposera d'une gamme de quatre modèles, dont la toute nouvelle Polestar 4. Il s'agit d'un SUV-Coupé d'un gabarit généreux (4,84 m) déjà disponible en deux versions sur certains marchés européens : 272 ch (un moteur) pour une autonomie de 620 km, et 544 ch (deux moteurs) pour 590 km. Le modèle devrait être fabriqué en Corée du Sud dans l'usine Renault après un accord avec Geely, maison mère de Volvo.



COMMERCIALISATION : COURANT 2025
Prix estimé : à partir de 65 000 €

L

Land Rover Defender Octa

Un Defender est-il capable de rivaliser avec une sportive ? La version Octa peut-être avec son V8 4.4 biturbo affichant 635 ch. De quoi permettre à ce tout-terrain pur et dur de passer de 0 à 100 km/h en 4 s, pour une vitesse de pointe de 250 km/h. Cela ne l'empêche pas d'être confortable avec sa suspension pilotée 6D Dynamics. Son prix : 201 700 €.





Lexus RZ 300 e

De la version 450 e, ne conservez que le moteur électrique avant de 204 ch et vous obtenez le RZ 300 e. La batterie d'une capacité de 71,4 kWh a été préservée et permet au SUV Lexus d'atteindre, ainsi équipé, les 478 km entre deux recharges. Le ticket d'accès est moins élevé : à partir de 57 600 €. Notez que dans le même temps, le 450 e baisse de 2 500 € au catalogue.

Lynk & Co 01

Cette filiale du groupe chinois Geely met à jour son SUV hybride rechargeable avec une calandre brillante et de nouveaux feux à LED. Le système d'info-divertissement est plus réactif et repose sur une dalle de 15,4 pouces. Le moteur gagne 15 ch (276 ch) et son module électrique permet une autonomie de 75 km. Son prix devrait passer la barre des 45 000 €.



Audi A6 / A6 Avant e-tron

L'ÉLECTRIQUE QUI AVALE LES KM

Le duo de routières Audi passe au tout électrique. La berline A6 e-tron, comme le break, disposent d'une grande autonomie, mais reposent également sur une technologie de recharge très rapide. Sur le papier, le contrat est rempli.

L'AUTONOMIE
Avec la batterie d'une capacité de 100 kWh, l'Audi A6 e-tron est capable de parcourir jusqu'à 750 km entre deux recharges.



LE PARI
Audi ose passer son duo de routières, la berline et le break A6, au tout électrique sans autre choix. La clientèle comprendra-t-elle ce pari risqué ?

COMMERCIALISATION : OCTOBRE 2024
Prix : à partir de 66 500 / 68 000 € (Sportback / Avant)

M

Maserati GT2 Stradale

Ce modèle est à mi-chemin entre la GT2 réservée à la piste, et la MC20 de monsieur (presque) Toutlemonde : une voiture de course homologuée pour la route. Le V6 Nettuno gagne 10 ch à 640 ch, le poids a été réduit de 60 kg. Résultat, le 0 à 100 km/h est avalé en 2,8 s. et la vitesse de pointe est de 324 km/h. Le prix pourrait dépasser les 300 000 €… sans compter le malus.





Maxus eTerron 9

Non, ce n'est pas un Ford F-150 Lightning ! Toutefois, ce pick-up chinois est aussi électrique que le modèle américain. Long de 5,50 m, il dispose d'une transmission intégrale permanente grâce à ses deux électromoteurs (170 ch à l'avant, 272 ch à l'arrière). Sa batterie de 102 kWh assure une autonomie de 430 km. Le modèle sera disponible en France fin novembre dès 72 900 €.

McLaren Senna Sempre

Ce modèle commémore les 6 victoires à Monaco d'Ayrton Senna, disparu il y a 30 ans sur le circuit d'Imola (Italie). Il repose sur un châssis de développement de la Senna, présentée en 2017. La peinture a été réalisée à la main par McLaren Special Operations en partenariat avec l'Instituto Ayrton Senna. Une série limitée à l'échelle 1/8e est disponible (20 000 €).





LA VITESSE DE L'ÉCLAIR

Afin de minimiser le temps d'arrêt à la borne de recharge, Audi utilise une architecture 800 V qui permet de récupérer 300 km en 10 minutes.

Après les SUV et les sportives, c'est au tour des routières Audi de passer à l'électrique. Ainsi, la nouvelle gamme A6 (berline et break) ne disposera plus que de batteries alimentant un ou deux moteurs, au choix. Les deux carrosseries délaissent les lignes trop musclées des récentes A5 et Q5, mais conservent un dynamisme certain avec des ailes arrière généreusement galbées et des passages de roue bien remplis par des roues de grandes dimensions. Les plus attentifs auront relevé la présence de deux trappes de recharge, une de chaque côté : à droite pour un branchement domestique, à gauche pour une borne rapide. Et elle peut être très rapide : l'architecture de l'A6 e-tron est prévue pour recevoir du 800 V, de quoi passer de 10 à 80 % de la batterie en 21 minutes. Il faut bien cela pour faire le « plein » d'une batterie affichant une capacité de 100 kWh (94 kWh nets). Celle-ci équipe aussi bien la version Performance, dotée d'un électromoteur de 366 ch, que la S6 avec ses deux machines (une par essieu), pour une puissance totale de 550 ch (en pic) qui lui assure de passer de 0 à 100 km/h en moins de 4 s. Audi annonce deux autres versions (285 ch monomoteur avec une batterie de 85 kWh, et 428 ch bimoteur avec la batterie de 100 kWh). Dans sa configuration la plus favorable, l'A6 e-tron pourra atteindre une autonomie de 757 km. Pour une routière, ça commence à tenir la route. D'autant qu'elle le fait en proposant un bel habitacle, à la fois spacieux et bien agencé (le coffre affiche 502 dm³). La planche de bord cède aux sirènes du tout tactile avec un écran incurvé regroupant les compteurs (11,9 pouces) et l'info-divertissement (14,5 pouces). Une troisième dalle (10,9 pouces) peut permettre au passager de ne pas s'ennuyer.

Karma Revero **Un sacré Karma**

Née de l'ambition d'Henrik Fisker, designer de la BMW Z8 (entre autres), la Karma survit contre vents et marées. Le nom est devenu une marque (Karma Automotive) sous la protection du chinois Wanxian, et la grande berline s'appelle aujourd'hui Revero. Elle conserve son architecture hybride rechargeable avec un bloc thermique (3 cylindres 1.5 d'origine BMW) servant de générateur à deux moteurs électriques.

La puissance cumulée est de 536 ch et le 0 à 100 km/h est avalé en 5,4 s. La batterie de 21,4 kWh permet d'afficher une autonomie électrique de 80 km. Le modèle, déjà disponible outre-Atlantique, se fera encore désirer en France jusqu'en 2025.



COMMERCIALISATION : 2025

Prix estimé : à partir de 150 000 €

Hongqi EH7 **Limousine du peuple**

Après avoir produit des voitures pour les dignitaires du régime communiste chinois, cette marque s'est tournée, suite à sa reprise par le groupe FAW (années 1990), vers le grand public… fortuné. Cette berline routière électrique de près de 5 m affiche un style passe-partout très asiatique. Son agencement intérieur, classique et cossu, tourne autour de l'écran tactile de 15,5 pouces. Deux versions composent la gamme : une propulsion de 344 ch alimentée par une batterie de 75, 85 ou 111 kWh (autonomie jusqu'à 650 km), une intégrale de 619 ch avec une batterie de 85 ou 111 kWh (autonomie jusqu'à 600 km).



Prix estimé : à partir de 35 000 €

COMMERCIALISATION : AUTOMNE 2024

Audi A5 / A5 Avant **Rationalisation de gamme**

D'un catalogue comprenant cinq modèles, Audi parvient à condenser le tout en deux carrosseries. Comprenez par-là que la gamme A4 (berline et Avant) et l'offre A5 (coupé, Sportback et cabriolet) sont désormais réunies sous la même bannière en deux versions : l'A5 Sedan et l'A5 Avant. Contrairement à l'A6 e-tron (voir ci-contre), point d'exclusivité électrique, la plate-forme multi-énergie peut accueillir des motorisations classiques (essence), micro-hybrides (essence et diesel), et, par la suite, hybrides rechargeables. À bord, c'est la fête du numérique avec jusqu'à trois écrans possibles, dont la dalle tactile centrale de 14,5 pouces.



COMMERCIALISATION : NOVEMBRE 2024

Prix : à partir de 45 500 €

MG ZS

La deuxième génération du SUV compact affiche plus de caractère tout en conservant un profil musclé. Plus grand (4,43 m de long, 1,82 m de large), il offre plus d'espace à bord, ainsi qu'une présentation plus moderne (écran tactile jusqu'à 12,3 pouces). Sa motorisation hybride affiche une puissance cumulée de 197 ch. Son prix : dès 22 990 €.



N



Nissan Ariya Nismo

Pour cette version sportive disponible au Japon (mais qui devrait arriver en France en 2025), Nissan a revu la robe avec des jantes de 20 pouces, des liserés rouges autour du SUV électrique, un nouveau diffuseur, et un revêtement intérieur façon Alcantara. Mais le cœur évolue aussi avec une motorisation qui passe à 367 ch avec la batterie de 66 kWh, et à 435 ch avec la batterie de 91 kWh.

P

Pininfarina Battista Targamerica

Ce modèle unique, présenté lors de la récente Monterey Car Week (Californie), s'inspire librement de la Testarossa Spider de 1986 avec sa livrée argentée et ses jantes cinq branches. Les quatre électromoteurs délivrent toujours 1 900 ch et sont alimentés par une batterie de 120 kWh. Il ne faut que 2 s pour passer de 0 à 100 km/h, pour une vitesse de pointe de 300 km/h.



Cupra Terramar

RÉPARTIR LES RÔLES

Après le Tavascan, 100 % électrique, Cupra propose un nouveau SUV familial, le Terramar. Si le style est aussi sportif, il n'est équipé que de moteurs thermiques électrifiés, ce qui lui permet d'être plus abordable.

Est-il possible d'être à la fois familial, sportif et abordable ? Chez Cupra, il y a une solution : le Terramar. Le style de ce nouveau SUV espagnol suit les récents codes dynamiques de la marque avec des lignes tendues et une inspiration certaine provenant de chez Porsche (signature lumineuse avant). L'allure est élégante grâce au capot moteur dit « carrossier ». La poupe arbore une nouvelle fois un bandeau sur toute sa largeur et il n'est entravé que par le logo rétroéclairé. Avec

ESSENCE ÉLECTRIFIÉE
La gamme du Cupra Terramar s'appuie uniquement sur des motorisations essence, toutes épaulées par une hybridation, légère ou rechargeable



RIVAL DU 3008
Par ses dimensions (4,52 m), le Cupra Terramar se positionne clairement dans la ligne de mire du Peugeot 3008, qui offre un peu plus d'espace à son bord.



R

Renault Rafale 300 ch

Cette version hybride rechargeable associe le 3-cylindres 1.2 TCe de 150 ch (+20 ch grâce à un nouveau turbo), à trois électromoteurs : deux à l'avant (70 et 34 ch), et désormais un à l'arrière (136 ch). Ils sont alimentés par une batterie de 22 kWh permettant de rouler 105 km en électrique. En bonus, les roues arrière sont directrices. Prix : 54 500 €.



Rimac Nevera R

Déjà performante dans sa version standard, la Nevera passe encore un cap avec cette livrée R forte de… 2 017 ch via quatre moteurs électriques. Soit la voiture de série la plus puissante au monde : elle passe de 0 à 300 km/h en 8,6 s, pour une vitesse de pointe de 350 km/h. La production est limitée à 40 unités, et le prix dépasserait allègrement les 2,5 millions €.

S

Suzuki Vitara

La norme GSR2 oblige Suzuki à intégrer de série dans son SUV nombre d'équipements de sécurité : adaptation intelligente de la vitesse avec la reconnaissance des panneaux, enregistreur de données, caméra pour la vigilance du conducteur. L'écran tactile en profite pour passer à 9 pouces. Les moteurs sont conservés (MHEV : 129 ch ; HEV : 115 ch). Prix : dès 25 990 €.



COMMERCIALISATION : DÉBUT 2025
Prix : à partir de 47 500 €

ses 4,52 m de long et 2,68 m d'empattement, le Terramar est proche d'un Volkswagen Tiguan, les deux modèles reposent sur la plate-forme MQB Evo. Mais à bord, le Cupra adopte un agencement spécifique, certes pas aussi original que celui du Tavascan. L'écran tactile de 12,9 pouces est orienté vers le conducteur qui dispose devant lui de compteurs numériques à la fois clairs et lisibles. La banquette coulissante module l'espace aux places arrière, en fonction des besoins. Le coffre affiche un volume allant de 400 à 630 dm³, selon la position de la banquette et en fonction de la motorisation choisie. À ce propos, afin de rester abordable, le Terramar ne suit pas la voie 100 % électrique du Tavascan et n'est donc proposé qu'avec des moteurs thermiques, mais tous sont électrifiés : un hybride léger (eTSI 150) et deux rechargeables (204 et 272 ch). La batterie de 19,7 kWh de ces derniers permet une autonomie de près de 100 km. Pour dynamiser la conduite, Cupra a abaissé l'assiette de 10 mm, adapté différents modes de conduite (Confort, Performance, Cupra) et installé, sur la version VZ, la plus puissante, des freins Akebono.

POUR LA FAMILLE

Le Cupra Terramar propose une certaine modularité grâce à sa banquette arrière coulissante qui permet d'agrandir le volume de coffre à plus de 600 dm³.



Audi Q5 III **Recette gagnante**



Si l'encombrement de ce Q5 III change peu (4,72 m contre 4,69 m), la silhouette évolue plus fortement : ceinture de caisse abaissée, calandre élargie, hayon n'intégrant plus complètement les feux… À bord, un écran incurvé rassemble les compteurs et l'info-divertissement. En option, une dalle numérique prend place devant le passager. L'arrière conserve la banquette coulissante sur 10 cm, préservant l'espace des occupants. Tous les moteurs, essence et diesel (204 ch) et SQ5 essence (367 ch), reçoivent une hybridation légère avec une batterie LFP de 1,7 kWh alimentant un électromoteur de 24 ch.

COMMERCIALISATION : AUTOMNE 2024
Prix : à partir de 57 550 €

MG EHS **« 103 SP »**

Cette référence n'a rien à voir avec le deux-roues Peugeot, mais avec l'autonomie « sans pétrole » parcourue par le nouveau SUV compact. L'EHS nouveau arbore un look modernisé, une longueur accrue de 5 cm profitant aux passagers et une nouvelle motorisation hybride rechargeable. Plus puissante (339 ch au cumul), grâce à un électromoteur qui gagne plus de 60 ch (à 184 ch), elle s'accompagne d'une batterie de plus grande capacité (21,4 kWh) doublant le rayon d'action en électrique. À bord, la présentation se modernise avec deux écrans de 12,3 pouces accolés, dont un tactile pour l'infodivertissement.



Prix estimé : à partir de 37 000 €
COMMERCIALISATION : NOVEMBRE 2024

Smart #5 **Plus vraiment smart !**



Une Smart de 4,71 m de long… C'est pour très bientôt ! La #5 sera la plus familiale de la gamme : les passagers profiteront des 2,90 m d'empattement. En revanche, pas de strapontins dans le coffre. Son volume (banquette rabattue) de 1 530 dm³, n'inclut pas le « frunk » de 72 dm³ à l'avant. La planche de bord n'est qu'écrans : deux dalles collées de 13 pouces, compteurs de 10,3 pouces et affichage tête haute de… 25,6 pouces. Quatre moteurs électriques (340 à 650 ch), alimentés par une batterie pouvant atteindre 100 kWh, offriront une autonomie maximale frisant les 600 km. L'architecture 800 V permet une recharge (10 à 80 %) en 15 minutes.

COMMERCIALISATION : ÉTÉ 2025
Prix estimé : à partir de 45 000 €

V

Volkswagen Transporter / Caravelle

Le duo de septième génération s'offre un style modernisé et légèrement distinct l'un de l'autre. À bord, c'est la révolution numérique avec des dalles de 12 pouces (compteurs) et 13 pouces (écran tactile). La gamme comprend des moteurs diesel (110, 150 et 170 ch), un hybride rechargeable (232 ch) et quatre versions électriques (116, 136, 218 et 286 ch).





Volkswagen ID.3 GTX Performance

Cette déclinaison développe 326 ch (GTX : 286 ch). Le 0 à 100 km/h passe à 5,7 s. (– 0,3 s.), et la vitesse culmine à 200 km/h (+ 20 km/h). La batterie de 79 kWh maintient l'autonomie à 594 km (contre 602 km). La dotation de série gagne le volant chauffant, la recharge à induction du smartphone, l'affichage tête haute et la hi-Fi Harman Kardon. Prix : 47 990 €.

Volvo XC90

Pour rester dans le coup, le grand SUV familial reçoit un troisième restylage (après 2019 et 2023). Au programme : optiques affinées, calandre modernisée, ailes redessinées, feux assombris, écran tactile 11,2 pouces. Sous le capot, seule la version T8 hybride rechargeable de 455 ch est proposée en France. Les prix débutent à partir de 97 500 €.



CITADINES

Même si l'activité n'est pas aussi soutenue qu'avant, il se passe toujours quelque chose chez les citadines. L'arrivée de l'inédite MG 3, puissante hybride attractive par ses prix, ou le restylage de l'intéressante Dacia Spring sont de ces évènements qui peuvent marquer.

SOMMAIRE

MG 3 1.5 Hybrid+ 195ch	p. 14, 15
Audi A1 30 TFSI 116	p. 16
Citroën Ami Electrique 8,2 ch	p. 16
Citroën ë-C3 113 ch / 44 kWh	p. 17
Dacia Sandero SCe 65 ch	p. 18
Fiat Topolino Electrique 8,2 ch	p. 18
Dacia Spring 65 ch	p. 19
Fiat 500e 3+1 42 kWh 118	p. 20
Hyundai i20 1.0 T-GDi 100 ch	p. 20
Kate K0 Standard	p. 22
Lancia Ypsilon 1.2 MHEV 100	p. 22
Leapmotor T03 Électrique 109 ch	p. 23
Mazda 2 Hybrid 116 ch	p. 23
Microlino 17 ch	p. 24
Mini Cooper SE 218 ch / 54 kWh	p. 24
Mini Cooper C 156 ch	p. 25
Mitsubishi Space Star 1.0 71	p. 26
Mitsubishi Colt 1.6 MPI HEV 143 ch	p. 26
Opel Corsa Electric 156 ch / 51 kWh	p. 27
Peugeot 208 1.2 PureTech 100 ch	p. 27
Peugeot 208 Hybrid 100 ch	p. 28
Peugeot 208 Hybrid e-DCS6 136 ch	p. 28
Peugeot E-208 156 ch	p. 29
Renault Clio 1.5 dCi 100	p. 29
Renault Clio E-Tech 145	p. 30
Seat Ibiza 1.0 TSI 115	p. 30
Skoda Fabia 1.0 MPI 80	p. 31
Skoda Fabia 1.0 TSI 116	p. 31
Suzuki Swift 1.2 Hybrid SHVS 12V	p. 32
Toyota Yaris 1.5 Hybrid 130 ch	p. 32
Volkswagen e-Up!	p. 33
Volkswagen Polo 1.0 TSI 95	p. 33

MG 3

Un loup dans la bergerie

▶ 1.5 Hybrid+ 195ch Luxury			23 490 €
Rejet de CO_2 : **100 g / km**	Bonus / Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **7 ans ou 150 000 km**

Une citadine hybride de presque 200 chevaux, sans aucun malus, qui promet de n'engloutir que 4,4 l / 100 km, bien équipée et garantie sept ans pour un tarif situé en dessous de 20 000 €, voilà la nouvelle MG 3 Hybrid+. Y aurait-il un loup ?

La commercialisation de la MG 3 Hybrid+ jette un véritable pavé dans la mare des citadines hybrides. Face aux Renault Clio, Toyota Yaris ou encore Peugeot 208, la dernière née de la marque sino-britannique offre de meilleures performances à un tarif moindre. La recette ? Un moteur 4 cylindres atmosphérique essence de 102 ch, associé à un moteur électrique de 136 ch. Puissance cumulée : 195 ch ! Plusieurs phases existent. Au démarrage, la voiture s'élance sur l'électrique jusqu'à 60 km / h environ grâce à la capacité de la batterie de 1,83 kWh. Au-delà de cette vitesse, le bloc thermique s'actionne pour recharger la batterie. Et à partir de 80 km / h, les deux technologies entraînent les roues de concert, comme sur la Yaris et la Clio. À vitesse stabilisée sur autoroute, le 4 cylindres fonctionne seul. Mais si vous accélérez fort, vous obligez les deux mécaniques à entraîner ensemble les roues, quelle que soit la vitesse. Une solide accélération au démarrage impose également de réveiller le bloc thermique, mais avec un gros décalage et une sorte d'effet turbo à l'ancienne. Autour de 100 km / h, la boîte à 3 vitesses passe un rapport qui génère un "trou" à l'accélération, façon boîte pilotée simple embrayage, même si la technologie n'a ici rien à voir. Toutefois en dehors de ces situations particulières, la MG 3 s'avère très douce et agréable au quotidien. Une autre bonne surprise provient du comportement routier. Grâce à son châssis, cette citadine prend peu de roulis, son train avant motrice bien et se montre assez mordant en latéral. Sur revêtement irrégulier, l'amortissement contrôle correctement la caisse. Du bon boulot ! Efficace, même à allure soutenue. Seul le train arrière très sage empêche de s'amuser. Un poil ferme à basse vitesse, le confort de suspension devient ensuite tout à fait convenable. L'agrément à bord est davantage perturbé par les bruits aérodynamiques sur autoroute, très présents. Le bilan est donc plutôt positif. La (mauvaise) surprise se tiendrait-elle à l'intérieur ? Autant éteindre le suspense immédiatement, la MG 3 ne déçoit pas non plus sur

> ***Grâce à ses qualités, la MG 3 est en pole position pour les budgets serrés***

+ Tarif
Performances / châssis
Garantie 7 ans

– Volant non réglable en prof.
Banquette monobloc
Clim capricieuse



La MG 3 est une citadine hybride de 4,11 m disponible en trois finitions : Standard, Comfort et Luxury.



ce thème. La présentation du tableau de bord et l'ambiance générale ne sont pas d'une folle gaieté. Il semble que les concepteurs ont eu pour consigne de faire moderne et efficace voire fonctionnel. Les plastiques du bas de la planche de bord sont ainsi peu flatteurs, mais MG a fait l'effort d'un insert décoratif imitation cuir avec surpiqûres devant le passager. Et l'écran central tactile de 10,25 pouces fait partie de la dotation standard dès la version d'entrée de gamme.

La MG 3 Hybrid+, nouvel outil de conquête du chinois SAIC, propriétaire du britannique MG depuis 2006, frappe fort.

Bonne surprise ! L'habitacle de la MG 3 offre une qualité d'assemblage décente et une ergonomie cohérente.

Le GPS appartient aussi à la dote, même s'il souffre d'un graphisme daté. L'interface se montre plutôt agréable et le hardware, plus évolué que celui de la MG 4, assure une meilleure fluidité. En fait le plus gros reproche concerne le volant, non réglable en profondeur. À l'arrière, l'habitabilité est plutôt limitée mais conforme à celles proposées par ses rivales. Au-delà de 1,80 m, ça touche à la tête et aux genoux. Avec ses 293 dm³ annoncés, le coffre s'inscrit également dans la moyenne des rivales, mais le dossier de banquette rabattable en un seul bloc appartient à un autre temps. Conscient de cette lacune, MG a annoncé corriger le tir en installant une banquette fractionnable. Toujours pas de loup en vue donc. Reste l'équipement pour agiter la bergerie. Mais non. Cette citadine écrase les françaises sur le fameux rapport prix / équipement. La version à 19 990 € dispose d'emblée de la climatisation automatique, d'un écran central de 10,25 pouces avec GPS, d'une caméra de recul et même de la conduite semi-autonome de niveau 2. Sans concurrence.



▶ Essai paru dans l'AJ n° 1166.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La promesse est si belle qu'elle suscite le doute. À tort : cette MG est effectivement une citadine performante, sobre, bien équipée, abordable et sans gros défaut. Finalement, il n'y a pas de loup sauf que cette MG 3 est… fabriquée en Chine, ce qui peut titiller une conscience citoyenne, européenne ou française.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 498 / non
Batterie / Capacité (kWh)	Li-ion / 1,83
Puissance maxi (ch à tr/mn)	195 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	128 à 4 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA3
Dimensions (L/l/h) (m)	4,11 / 1,80 / 1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	306

Performances

Vitesse maxi (km/h)	172
1 000 m D. A. (s)	28,8
0 à 100 km/h (s)	7,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (l / 100 km) : 5,4		
Ville : 5,3	Route : 4,7	Autoroute : 6,1
Autonomie (km) : 666	Capacité réservoir (l) : 36	

Équipements de série

6 airbags, accès / démarrage sans clé, Android Auto et Apple CarPlay, caméra 360°, clim auto, instrumentation numérique 7 pouces, conduite autonome niveau 2, GPS, jantes alliage 16 pouces, écran central tactile 10,25 pouces, détecteurs pluie / luminosité, radio 4 HP, sièges AV chauffants, volant chauffant…

Options (€)

Peinture métallisée	650

Audi A1 *VIP des villes*

30 TFSI 116 S line — **32 890 €**

Rejet de CO_2 : **131 g/km** | Malus écologique : **330 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Moins originale que la première, cette A1 s'offre en revanche un clin d'oeil à l'Audi Quattro Sport des années 80 avec ses petites écopes d'air entre calandre et capot. Cette version est la plus sage de cette deuxième génération, dotée d'un petit 3 cylindres de 116 ch. Ce moteur n'est pas un monstre de puissance, mais il possède un caractère joyeux et son association avec la boîte S tronic à 7 rapports (+ 1 900 €) fonctionne à merveille. En ville, l'auto se révèle maniable et silencieuse à bas régime. Sur cette finition S line, le châssis Sport est proposé sans supplément. Doté de réglages de trains roulants spécifiques et d'un amortissement affermi, il rend l'A1 plus joueuse. La vie à bord progresse : meilleur confort favorisé par une bonne qualité de filtration, d'excellents sièges sport, des cotes d'habitabilité et une surface vitrée améliorées pour un ensemble plus accueillant qu'avant. Soignée, la finition dépasse les standards de la catégorie, à quelques détails près, fâcheux à ce niveau de prix.

Le style est moins original mais le dessin plus mature et équilibré.

+ Bon confort
Présentation soignée
Habitabilité en progrès

– Personnalité en retrait
Equipement juste correct
Prix (+ 420 €)

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1028.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Si cette nouvelle A1 confirme les aptitudes de la lignée en ville, elle assure une belle polyvalence et répond globalement aux attentes sur tous les parcours. Plus confortable et habitable que sa devancière, l'auto souffre néanmoins d'un manque de personnalité qui, à l'heure du choix, et au regard de son prix, pourrait jouer en sa défaveur.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,03 / 1,74 / 1,41
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	352

Performances

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	32,2
0 à 100 km/h (s)	10
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 63

Consommations

MOYENNE (l / 100 km) : 7.2

Ville : **7,4**	Route : **7,2**	Autoroute : **7,1**
Autonomie (km) : **555**	Capacité réservoir (l) : **40**	

Équipements de série

6 airbags, banquette AR fractionnable, climatisation à réglage auto., syst. audio avec Bluetooth, jantes alliages 17 pouces, ordinateur de bord, projecteurs et feux AR à leds, radar de stationnement AR, sièges AV réglables en hauteur, régulateur de vitesse, rétroviseurs à réglages électriques, vitres AV/AR électriques, volant ajustable sur les deux plans…

Options (€)

Caméra de recul	400
Sellerie cuir/Alcantara	560
Peinture métallisée	650

Citroën Ami *L'amie des villes*

Electrique 8 ch My Ami Tonic — **7 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**



L'Ami se range dans la catégorie des quadricycles. Il peut ainsi être conduit dès 14 ans. En contrepartie, l'engin est limité à 45 km/h et n'a accès ni aux voies rapides ni aux périphériques. Qu'importe, l'enjeu est ailleurs. Fort de sa motorisation électrique et de son prix défiant toute concurrence, de son style gros jouet en plastique et de son sens du stationnement, l'Ami séduit. À bord, l'espace est généreux, le conducteur, très en arrière, éprouve une sensation de monospace, le parebrise étant très loin de son regard. La rétrovision minimaliste et les sièges au confort spartiate étant alors plus gênants que le mobilier sommaire ou les plastiques basiques. L'instrumentation se limite à un écran monochrome qui indique l'essentiel : la vitesse, la charge et l'autonomie restante. En action, avec 8,16 ch sous le capot, le véhicule ne donne jamais l'impression d'être sous-motorisé. Le niveau sonore s'avérant acceptable et la tenue de route convaincante, l'Ami étant bien plus stable en virage que la plupart des microcars.

Citroën propose son Ami premier prix à 7 090 € bonus inclus. Si le tarif augmente, l'autonomie, elle, stagne. Citroën fait évoluer la décoration.

+ Encombrement en ville
Prix d'achat
Autonomie suffisante

– Stabilité au freinage
Confort insuffisant
Polyvalence limitée

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1066.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La première qualité de l'Ami est son prix (déjà en hausse), qui rebat les cartes dans la catégorie des voitures sans permis. Elle incarne aussi une véritable alternative sécurisante aux deux roues et sa motorisation électrique apparaît adaptée. Si à bord, l'espace est généreux, les sièges sont trop peu rembourrés, ce qui nuit au confort.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/5,5
Puissance maxi (ch à tr/mn)	8,16/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	40/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur[1]
Dimensions (L/l/h) (m)	2,41/1,39/1,52
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	nc

[1] 1 rapport

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	45
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 70

Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Conso. (kWh/100 km) : **nc**	Charge normale/rapide : **3 heures sur 220 V/nc**	

* Données constructeur.

Équipements de série

Phares et clignotants à leds, toit vitré, ventilation fonction désembuage, chargeur embarqué…

Options (€)

Pack Pop ou Vibe à faire monter	900
Pack accessoires bleu, gris, orange ou kaki à monter soi-même	400
Enceinte Bluetooth Ami	149

Citroën ë-C3 *Electrique, abordable... et française !*

44 kWh 113 ch Max — **27 800 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Citroën propose, enfin, une citadine électrique polyvalente. La ë-C3 affiche des performances et une autonomie limitées. Mais, elle ne fait pas flamber les prix et offre des prestations honnêtes.

Finies les formes rondouillardes, la nouvelle C3 s'abandonne à la tendance des SUV qui lui donne une silhouette très cubique et une hauteur plus importante qu'auparavant. Si le style se veut plus sérieux, la ë-C3 n'a pas mis de côté certains éléments aguichants comme une signature lumineuse originale ou encore des coloris attrayants. La présentation générale de l'habitacle est tout aussi agréable. L'ergonomie est bien pensée avec ces petits compteurs parfaitement dans l'axe du regard. Sur la route : la Citroën ë-C3 n'est pas une voiture électrique au rabais. Ses performances sont honorables : ses accélérations sont franches sans être brutales, la motricité n'est pas prise en défaut (même sur sol mouillé), sa direction est précise, son freinage régénératif est bien calibré (la voiture répond doucement au levé du pied de l'accélérateur). L'ensemble procure un comportement neutre et un confort correct. Grâce à sa batterie LFP d'une capacité nette de 43,7 kWh, la ë-C3 affiche une autonomie de 326 km. Afin de la préserver au mieux sur voies rapides, Citroën a choisi de brider la vitesse maximale à 135 km/h. Lors de ce premier contact, nous avons roulé de façon normale et obtenu une consommation d'environ 15 kWh/100 km. Cela permet d'envisager un trajet de 250 km entre deux recharges. Celle-ci ne prendra que 26 minutes (de 20 à 80 %) sur une borne délivrant jusqu'à 100 kW. Enfin au chapitre tarif, la ë-C3 est disponible à partir de 23 300 € (hors bonus).

+ Confort de conduite
Habitacle spacieux et soigné
Tarif abordable

− Pas de conduite one-pedal
Style moins fun
Posture assise arrière

Citroën joue la carte low-cost, mais l'ë-C3 ne sacrifie rien



La présentation intérieure de la citadine Citroën est soignée et affiche une ergonomie bien pensée.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1160.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Au rayon des citadines électriques, la ë-C3 parvient à se démarquer de l'offre actuelle grâce à une vraie polyvalence, une présentation soignée, une ergonomie bien pensée, et un confort digne d'une Citroën. Elle se positionne comme une sérieuse concurrente des chinoises. Avec le bonus écologique en prime !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	LFP/44
Puissance maxi (ch à tr/mn)	113/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	120/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,01/1,76/1,57
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	310[1]

[1] donnée constructeur

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	135
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	11
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 326

Ville : 459	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 15	Charge normale/rapide : 4 h 10/26 mn	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL active, cam. recul, banq. 1/3 - 2/3, câble mode 3, capt. pluie/lum., charg. à induct., clim auto, feux de route auto, jantes 17", régul./limit. de vit., rétros ext. dégiv. et rabatt. élec., susp. et sièges Advanced Comfort, écran tactile 10,25"/GPS/Apple CarPlay et Android Auto sans fil/3 prises USB-C, volant régl. haut. et profond…

Options (€)

Chargeur embarqué 11 kW	400



Dacia Sandero *Une bonne fréquentation*

SCe 65 ch Expression — **14 000 €**

Rejet de CO_2 : **121 g/km** | Malus écologique : **125 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Depuis le "restylage" de la marque, la Sandero adopte cette nouvelle calandre commune à tous les modèles Dacia.

Cette Sandero "de base" de 65 ch est la voiture la moins chère du marché français. Dotée d'un tout petit bloc, cette Dacia "atmo" décolle sans broncher et s'intègre aisément dans la circulation avec sa boîte de vitesses à 5 rapports à l'étagement court, au demeurant agréable à manier. Par conséquent, le conducteur ne s'ennuie pas au volant. La mécanique se montre assez volontaire. Si les performances apparaissent bien justes sur le papier, elles suffisent jusque sur le réseau secondaire. Non pas que l'autoroute soit à proscrire, mais la moindre côte fait chuter la moyenne. Rien à reprocher en revanche au comportement routier. Héritant de l'excellente plateforme de la Clio V, elle dévoile un agrément quasi équivalent avec une très bonne tenue de route. La direction douce combinée au train avant précis viennent parfaire ce tableau mais pas l'amortissement, relativement ferme à basse vitesse et ballottant un peu les occupants sur chaussées dégradées. Elle se rattrape avec sa sellerie moelleuse et son habitabilité suffisante.

+ Comportement routier
Performances honorables
Tarif imbattable

− Confort un peu ferme
Coffre mal conçu
Insonorisation perfectible

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1126.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Loin de l'image de fournisseur de véhicules "low cost" dont le constructeur roumain souffrait à ses débuts, cette Sandero de base remplit parfaitement les cases pour celles et ceux qui cherchent une voiture neuve pourvue de l'essentiel, à petit prix, pour se déplacer au quotidien. Certes lentement... mais sûrement!

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	67 à 6 300
Couple maxi (Nm à tr/mn)	95 à 3 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	4,09 / 1,84 / 1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	380

Performances

Vitesse maxi (km/h)	150
1 000 m D. A. (s)	37,8
0 à 100 km/h (s)	16,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	33/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6		
Ville : 6,1	Route : 5,5	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 833	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

4 airbags, aide parking AR, antibrouillards, climatisation manuelle, détecteurs de pluie/luminosité, contrôle pression pneus, ESP, prises USB AV et 12 V AR, régulateur/limiteur de vitesse, vitres électriques…

Options (€)

Climatisation auto.	250
Pack Confort (accès dém. sans clé…)	400
Peinture métallisée	650

Fiat Topolino *Un look sympa, c'est possible !*

Electrique 8,2 ch — **9 890 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **1 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Fiat a repris la base technique de la Citroën Ami et s'est inspiré du style de sa 500 des années soixante.

La Topolino moderne s'inspire du style de la 500 ce qui lui donne une bouille craquante à souhait. Conçue à partir de la plate-forme de la Citroën Ami, l'italienne dispose néanmoins de quelques spécificités, comme un intérieur revu (le sélecteur de marche est repositionné sur la console centrale), et une présentation estivale de la planche de bord qui dissimule un rangement ("Dolcevite" box) proposé de série, tout comme la prise USB et le support de téléphone portable. Pour le reste, le confort est spartiate, seul le siège conducteur s'ajuste en longueur, et il ne faudra pas embarquer plus de 150 kg à bord, chauffeur compris... C'est à ce prix que vous pourrez espérer parcourir les 75 km permis par la batterie de 5,4 kWh). Au volant, la Topolino offre un confort ferme mais qui permet une bonne tenue de la caisse. Si les performances ne sont pas au rendez-vous, la consommation sera imbattable (7,2 kWh/100 km). Par ailleurs, il ne faudra que 3 h sur une prise domestique pour recharger.

+ Design séduisant
Coût à l'usage
Diamètre de braquage

− Polyvalence limitée
Tarif élevé
Confort spartiate

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1157.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Si l'on fait abstraction du style, clairement à l'avantage de la Fiat, la Topolino reste un quadricycle au confort spartiate, à la polyvalence limitée et au tarif élevé. Mais dans la catégorie des voiturettes électriques sans permis, elle reste l'un des modèles les plus attractifs. Comme quoi un bon design...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/5,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	8,16/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	44/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	2,54/1,40/1,53
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	0[1]

[1] pas de coffre.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	45
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10[1]
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

[1] 0 à 45 km/h.

Autonomie *

Moyenne (km) : 75		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 7,2	Charge normale/rapide : 3 h/nc	

* Données constructeur.

Équipements de série

1 prise USB, 2 ceintures de sécurité, clignotants, essuie-glace avec lave-glace, feux AV et AR + feux de détresse, siège conducteur réglable en longueur, support téléphone…

Dacia Spring *S'adapter pour survivre*



Pour maintenir à flot sa Spring, Dacia l'a dotée d'un nouveau look, d'une ergonomie revue, d'équipements plus modernes, mais cela sera-t-il suffisant pour oublier la perte du bonus ?

Pas facile de rester au top lorsque les règles du jeu changent. C'est l'amer constat fait par la Dacia Spring. Voiture électrique la moins chère du marché, à son lancement, courant 2021, elle rentre désormais dans le rang maintenant que le bonus écologique ne lui est plus alloué (voiture produite hors d'Europe) et que l'Union européenne envisage de taxer sévèrement les modèles subventionnés par l'Etat chinois. Mais Dacia n'entend pas rendre les armes : les prix sont maintenus et des évolutions doivent faire progresser la citadine. Si l'ensemble moteur/batterie est inchangé, le look reprend celui d'un petit Duster III. Même constat à bord avec de série, sur la finition Extrême, un écran tactile de 10,1". L'ergonomie est revue avec un volant réglable en hauteur (pas le siège) et des plastiques toujours durs mais flatteurs. Dacia a aussi amélioré l'agrément de conduite avec une direction plus précise, des roues de taille plus généreuse (15" sur Extrême) pour plus de confort, mais les pneus Linglong pèchent toujours par leurs performances médiocres. L'amortissement se montre un peu mieux maîtrisé, mais le modèle s'affaisse toujours un peu trop sur son train arrière. Le nouveau mode "B" accentue la régénération de l'énergie au freinage, mais l'autonomie reste cantonnée sous les 200 km. En raison de la norme GSR2, la Spring adopte de série les équipements de sécurité obligatoire, mais ces aides sont aisément déconnectables. Le modèle mûrit, mais il ne retrouvera sans doute pas son succès passé.

+ Intérieur modernisé
Freinage régénératif
Agrément de conduite

– Prix sans bonus
Taxes à venir
Pneus peu sécurisants

La Spring s'offre un look de Duster miniature très séduisant



Sur la finition Extrême, l'écran tactile de 10,1 pouces agrémente la présentation de la planche de bord de la Spring.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1164.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Pour le restylage de sa citadine électrique, Dacia n'a pas lésiné : look plus attractif, technologies embarquées des plus modernes, agrément de conduite amélioré… La Spring version 2024 a de quoi donner le sourire. Pourtant, ses ventes risquent de sérieusement pâtir de l'absence de bonus auquel ses concurrentes ont droit.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/26,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	65/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	113/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	3,70/1,78/1,52
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	265

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	125
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	13,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 225		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 13,5	Charge normale/rapide : 4 h/45 min	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, radars AR + cam. recul, clim, capt. pluie/lum., frein. auto d'urg., compt. num. 7", lect. panneaux, régul./limit. vit., capteurs de surv. de l'attention, écran tactile 10,1", GPS, Android Auto et Apple CarPlay, 2 prises USB, syst. audio 2 HP…

Options (€)

Câble de recharge type 2	260
Chargeur embarqué DC 30 kW	500
Peinture Rouge Brique	550



Fiat 500e *Asymétriquement vôtre*

▶ 3+1 42 kWh 118 La Prima — **40 900 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus écologique : **4 000 €**	Puissance fiscale : **3 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Maniabilité en ville
Places AR plus accessibles
Charme intact

– Habitabilité/coffre
Suspension raide
Direction trop légère

Fiat continue de décliner sa 500. Sur sa récente plateforme 100 % électrique, celle-ci offre ainsi une carrosserie inédite dotée d'une petite portière antagoniste côté passager pour faciliter l'accès à l'arrière. Une originalité pratique qui n'entache pas sa séduisante ligne. L'atmosphère à bord est à l'avenant, avec un mobilier moderne et épuré par rapport à celui de l'offre thermique. Techniquement, la différence est imperceptible entre la 500 3+1 et la 500 électrique standard : 30 kg de plus. Autant dire rien sur une voiture qui pèse maintenant 1 368 kg, dont près de trois quintaux pour la batterie 42 kWh. Sur la route, n'espérez pas approcher les 400 km d'autonomie promis. Deux modes de conduite permettent d'exploiter au mieux la batterie : Range, qui augmente la régénération au freinage et donc le frein moteur de manière à ne plus conduire qu'à l'accélérateur (mode "one pedal"), et Sherpa, qui bride la vitesse à 80 km/h et coupe la climatisation pour vous permettre d'arriver à bon port.

Comme le cabriolet, la 500 3+1 n'est disponible qu'avec la grosse batterie 42 kWh. Elle a pris 2 700 € d'augmentation en deux ans.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1084.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Chère et incapable d'aller bien loin hors des villes, la nouvelle Fiat 500 compense ses défauts par une bouille toujours aussi (encore plus ?) craquante et une conduite pétillante. Mais en elle-même, cette carrosserie 3+1 est une réussite, facilitant le quotidien sans gâcher le charme si précieux de la petite italienne.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/42
Puissance maxi (ch à tr/mn)	118/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	3,63/1,68/1,53
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	222

Performances

Vitesse maxi (km/h)	150
1 000 m D. A. (s)	31,8
0 à 100 km/h (s)	9,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,8
Freinage 90/130 km/h (m)	30/63

Autonomie

Moyenne (km) : 236		
Ville : **263**	Route : **263**	Autoroute : **182**
Conso. (kWh/100 km) : **16,3**	Charge normale/rapide : **6h20/35 min**[1]	

[1] 7,4 kW/85 kW (80 % de charge)

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, vitres AV électriques, cam. 360°, câble mode 3, clim. auto., chargeur induction, freinage auto. d'urgence, régul. adaptatif, GPS sur écran tactile 10,25 pouces, Apple CarPlay & Android Auto, phares full LED, jantes 17 pouces…

Options (€)

Toit panoramique vitré	550

Hyundai i20 *Minimum syndical*

▶ 1.0 T-GDi 100 ch DCT-7 Executive — **27 000 €**

Rejet de CO_2 : **121 g/km**	Malus écologique : **125 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **5 ans, km illimité**



+ Dotation riche
Direction précise
Moteur volontaire

– Tarif élevé
Manque de sobriété
Suspension ferme

L'i20 a profité d'un léger restylage il y a quelques mois comprenant un bouclier modifié et de nouvelles teintes. Dommage à bord : elle conserve sa planche de bord dont la qualité des matériaux laisse toujours à désirer. Si l'auto se laisse tenter par des éléments modernes (compteurs numériques, écran tactile…), elle conserve aussi une ergonomie traditionnelle et efficace. Par ailleurs, l'i20 se montre toujours accueillante aux places arrière. Sur la route, le petit 3-cylindres se montre volontaire et permet à l'auto d'afficher des performances au-dessus de la moyenne. Seule la transmission affiche quelques à-coups par moments. Le système micro-hybride coupe le moteur à vitesse stabilisée afin de tenter de contenir la consommation, sans y parvenir. La suspension se révèle ferme pour l'usage demandé, mais associée à une direction précise, elle participe au dynamisme de l'i20. La plus grosse nouveauté concerne d'inédites aides à la conduite… trop intrusives. Quant au prix, il est bien trop élevé pour une citadine de 100 ch, même très bien équipée.

Pour son restylage, la i20 gagne un tout nouveau bouclier avant, et une nouvelle teinte.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1151.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Cette Hyundai i20 semble appartenir clairement au passé de la marque. Le modèle, dans cette version essence, a le mérite d'exister et dispose d'une dotation très riche. Mais pourquoi l'avoir si peu fait évoluer au regard des autos modernes proposées au catalogue. Et surtout pourquoi la proposer à un tel tarif ?

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	998/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	48V/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	171 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,07/1,78/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	285

Performances

Vitesse maxi (km/h)	179
1 000 m D. A. (s)	33,3
0 à 100 km/h (s)	11,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,7		
Ville : **7**	Route : **6,4**	Autoroute : **6,8**
Autonomie (km) : **597**	Capacité réservoir (l) : **40**	

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL, aide park. AV/AR + cam. recul, clim auto, dét. pluie/lum., frein. auto urg., jtes alu 17 pouces, lect. pann., full LED, induct., rég. vit. ad., rétros rab. élec., syst. multim. tact. 10,25 pouces/GPS/Apple Car Play/audio Bose/USB, volant cuir…

Options (€)

Peinture métallisée	550
Blanc polaire	200

Retro+

4.7/5 AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY eKomi

NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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

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

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie – 75008 PARIS. RCS PARIS 350934848. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) – Création : designe.fr. * Au 19/09/2023

Kate K0 *Encore plus branchée*

Standard — **29 900 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**



La présentation est basique, avec un compteur à aiguille, un témoin de charge de la batterie et trois commodos.

Essayer une voiture de plage en plein Paris, voilà qui n'est pas banal. Et pourtant nous l'avons fait, et avec plaisir même! En effet, comment ne pas craquer pour ce look délicieusement rétro ? La K0 est un quadricycle lourd à moteur électrique accessible dès 16 ans avec un permis B1. La prise en main est plutôt simple. Après avoir enjambé le large rebord qui abrite les batteries, on est accueilli dans des sièges en cuir vegan confortables. La position de conduite est, elle, moins agréable avec un volant presque à l'horizontale et les jambes relevées l'effleurent un peu. Une simple clé de contact met le moteur en route, en silence, mais la première manoeuvre s'avère difficile tant la direction sans assistance est lourde. Un phénomène qui, heureusement, disparaît en roulant. Et là, l'expérience devient sympa. La K0 est confortable, avec une bonne tenue de route et plus vive qu'on ne l'aurait imaginé. Seul gros hic : à 29 900 € pour 90 km d'autonomie, la K0 est plus chère qu'une Fiat 500e !

+ Look
Confort des sièges
Tenue de route

– Tarif
Direction non assistée
Position de conduite

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Craquante à souhait, la Kate K0 reprend fidèlement le look de la célèbre Mini Moke. Si ce sympathique revival se révèle très agréable à conduire, une fois lancé, et ce, même dans la jungle urbaine, il apparaît bien trop cher pour séduire une large clientèle, qui pourrait en prendre le volant dès l'âge de 16 ans.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	-/-
Batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion LFP / 7
Puissance maxi (ch à tr/mn)	12 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	3,15 / 1,50 / 1,50
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	37

Performances

Vitesse maxi (km/h)	70
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie

Moyenne (km) : 90

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : nc	Charge normale/rapide : 8 h / nc	

Équipements de série

Coffre à clé sous le plancher, sellerie en cuir vegan, jantes alu 13 pouces, nombreuses possibilités à travers la palette de couleurs appliquée à la carrosserie, aux Biminis d'été, aux jantes, sièges et ceintures de sécurité…

Options (€)

Jantes noires	899
Peinture de carrosserie noire	1 449
Bimini été noir	1 449

Lancia Ypsilon *Spéciale à haut risque pour Lancia*

1.2 MHEV 100 LX — **27 500 €**

Rejet de CO_2 : **103 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**



L'Ypsilon n'est pas qu'une Peugeot 208 rebadgée, elle est entièrement redessinée.

Mélangeant lignes modernes et clins d'œil historiques, cette inédite Ypsilon opte pour trois faisceaux de LED rappellant le calice, la calandre des Lancia de la grande époque. De façon plus évidente encore, les feux arrière ronds singent ceux de la Stratos, légende historique du rallye des années 70. Dans l'habitacle, faire ressurgir le passé a été plus difficile. Saluons toutefois le velours qui recouvre la sellerie comme au bon vieux temps. L'habitabilité, enfin, est très limitée. Au volant, le trois cylindres essence de 100 ch doté d'une micro-hybridation laisse pantois. Grâce au moteur électrique de 28 ch, les relances sont très correctes. Concernant le comportement routier, l'Ypsilon surprend aussi agréablement. Les suspensions et direction tarées fermes agissent avec autorité pour inscrire précisément la voiture en courbe. Et ce plaisir de conduite n'est pas pour autant obtenu au détriment du confort. L'organisation de la gamme avec deux moteurs et trois finitions a été voulue simple pour limiter au maximum les options.

+ Agrément/confort
Ambiance à bord
Equipement étoffé

– Habitabilité arrière
Qualité des plastiques
Réseau à reconstruire

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1161.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Plutôt agréable à conduire, singulière par rapport à ses cousines et soignée, la nouvelle Lancia Ypsilon fait ce qu'il faut pour rivaliser avec les rares petites berlines qui se revendiquent du segment premium. Avec son modeste moteur MHEV 100, elle se veut également économe à l'usage. Qui s'en plaindra ?

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 199 / 1 turbo
Batterie / Capacité (kWh)	Li-ion / 0,432
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,08 / 1,76 / 1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	352

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	190
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,6

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 44	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, aide parking AV/AR avec caméra, chargeur induction, clim auto bizone, capteurs pluie/lumin., freinage d'urgence auto, cockpit numérique 10,25 pouces, jantes alliage 17 pouces, lecture panneaux + préconisation vitesse, LED, régul. de vitesse adaptatif, rétros extérieurs rabattables électriquement, sièges velours, système multimédia avec écran tactile 10 pouces/système audio/USB/Android Auto et Apple CarPlay, vitres AR surteintées…

Options (€)

Conduite semi-autonome niveau 2	nc

Leapmotor T03 *Puce exotico-électrique*

Électrique 109 ch — **25 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **3 ans ou 100 000 km**[1]

[1] Batterie : 7 ans ou 150 000 km.



Avec son petit gabarit, la chinoise Leapmotor T03 se faufile en ville et se gare facilement, grâce à un rayon de braquage correct. Pratique et 100 % électrique, elle agaçe pourtant… à cause de son bruiteur numérique, obligatoire jusqu'à 35 km/h pour alerter les piétons, trop bruyant dans l'habitacle. L'écran central tactile de 10,1 pouces laisse le réglage de température accessible et permet de sélectionner les modes de conduite. Enfin, le GPS indique les stations de recharge à proximité. La déception vient alors des places arrière et de l'espace aux jambes, très étriqué. Le coffre fait mieux avec 230 dm³, mais son seuil de chargement est trop haut. Une fois le contact enclenché, si vous aimez les électriques pour leurs démarrages en trombe, cette T03 vous décevra. En quittant le milieu urbain, nous découvrons une petite voiture polyvalente qui monte tranquillement mais sûrement aux allures de route et d'autoroute. Côté budget, la Leapmotor T03 s'affiche à 25 990 €, tarif unique. Mais elle ne profite plus du bonus.

La T03 se montre globalement sécurisante, sauf pour ses distances de freinage franchement trop longues !

+ Rapport prix/équipement
Autonomie
Chargeur rapide

– Distances de freinage
Bruiteur gênant
Sans câble de recharge

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1129.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Moins "low cost" que la Dacia Spring et beaucoup plus généreuse en matière d'équipement que la Twingo électrique, cette Leapmotor T03 a des arguments valables. Alors certes, elle n'est pas parfaite, mais elle est bien plus polyvalente que ses concurrentes. De quoi figurer en bonne place sur le segment des citadines électriques.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	LFP/40,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	109/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	158/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	3,62/1,65/1,58
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	230

Performances

Vitesse maxi (km/h)	133
1 000 m D. A. (s)	34,8
0 à 100 km/h (s)	11,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	18
Freinage 90/130 km/h (m)	35/76

Autonomie

Moyenne (km) : 216		
Ville : 273	Route : 235	Autoroute : 167
Conso. (kWh/100 km) : 18,7	Charge normale/rapide : 7 h/36 mn[1]	

[1] Temps de charge rapide de 30 à 80 %, donnée constructeur.

Équipements de série

Aide au parking AV et AR avec cam. de rec., 2 airbags, phares auto., banquette AR rab., Bluetooth, clim. manuelle, ESP, GPS, instru. de bord numérique 8 pouces, jantes alliage 16 pouces, régul. de vit., rétros ext. élec. et dégivrants, surv. pression des pneus, syst. multimédia sur écran tactile 10,1 pouces, toit pano., vitres élec., volant réglable en hauteur…

Options (€)

Peinture métallisée biton avec toit noir	490

Mazda 2 *Copie presque parfaite*

Hybrid 116 ch Homura Plus — **33 250 €**

Rejet de CO_2 : **87 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **6 ans ou 150 000 km**



Toyota Yaris rebadgée, la Mazda2 Hybrid se démarque un peu plus avec ce restylage qui modifie légèrement proue et poupe. Mais à bord, les évolutions viennent surtout du récent remaniement de la Yaris, à savoir des écrans de plus grande taille. Techniquement, la Mazda2 reprend aussi tout de la Toyota, conservant sa motorisation 116 ch dont le principal point fort reste sa sobriété. En ville, son terrain de prédilection, elle roule ainsi le plus souvent en mode électrique et sa douceur d'utilisation fait merveille. Sur route, tout va bien aussi, tant que vous n'êtes pas pressé ou que le relief reste plat. Sur autoroute, elle supporte les 130 km/h avec une tenue de route rassurante. Côté tarif, en entrée de gamme, la Mazda est plus onéreuse que la Toyota, mieux dotée. En haut de gamme, la Yaris devient plus chère mais reste mieux équipée. Bref, aucune raison d'opter pour la Mazda – au réseau moins fourni que celui de Toyota – si ce n'est sa meilleure garantie (6 ans ou 150 000 km contre 3 ans ou 100 000 km).

Le dessin du bouclier avant est désormais différent de celui de la Toyota Yaris.

+ Douceur en ville
Châssis dynamique
Consommation

– Confort en 17 pouces
Prix
Effet CVT marqué

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1156.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Aucune surprise avec cette Mazda2 Hybrid. La japonaise reprend toutes les prestations de sa cousine Yaris. Ainsi dotée, elle se présente comme l'une des citadines les plus sobres du marché, bien équipée en haut de gamme mais beaucoup trop chère, plus encore que la Yaris. Difficile dans ces conditions de sortir de l'ombre de sa jumelle…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 490/non
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/0,764
Puissance maxi (ch à tr/mn)	92 à 5 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	20 à 3 600[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	3,94/1,75/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	286

[1] + 80 ch élec (116 ch cumulés). [2] + 141 Nm élec.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	175
1 000 m D. A. (s)	32,6
0 à 100 km/h (s)	9,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,4		
Ville : 4,8	Route : 5,3	Autoroute : 6
Autonomie (km) : 666	Capacité réservoir (l) : 36	

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, aff. tête haute, clim. bizone, dét. pluie/lum., induction, instr. num. 12,3", jantes alliage 17", rétros ext. rab. élec., sièg. AV chauff., surv. angl. morts, syst. multim. sur écran 10,5 pouces, GPS, 6 HP…

Options (€)

Peinture métallisée	550
Peinture premium	850

Microlino *Objet roulant non identifié*

17 ch Dolce — **19 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Avec ses 2,52 m de long, la Microlino est un véhicule unique sur le marché.

Le fabricant de trottinettes suisse Micro se lance dans l'automobile avec l'adorable Microlino. Sa forme vous rappelle quelque chose ? Normal, le constructeur s'est inspiré de la BMW Isetta produite dans les années 50. Ainsi pour accéder dans l'habitacle, il faut soulever une porte... frontale. La Microlino accueille deux adultes sur une banquette coulissante ce qui lui permet d'offrir un grand coffre de 230 m³, soit autant que celui d'une Twingo. L'accès demande un peu de contorsion, mais pour une fois, les gauchers seront contents. Toutes les commandes sont situées effectivement à gauche. Le moteur électrique affiche une puissance de 17 ch et une vitesse de pointe d'à peine 90 km/h. Ces caractéristiques lui interdisent l'accès aux autoroutes et voies rapides. Reposant sur un châssis monocoque, elle fait l'impasse sur les aides électroniques ainsi que les airbags. Par ailleurs, la direction sans assistance rend pénible chaque créneau. Heureusement, avec ses 2,52 m, elle se gare dans un mouchoir de poche.

+ Style
Gabarit
Volume du coffre

– Prix
Usage 110 % urbain
Direction

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1140.**

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

La Microlino a une bouille terriblement craquante et unique sur le marché. Avec une longueur de 2,52 m, on l'aura compris, son territoire de prédilection restera la ville, les caractéristiques de son moteur lui interdisant de facto les voies rapides. Mais avec un prix aussi élevé, elle reste très élitiste.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium ion/14
Puissance maxi (ch à tr/mn)	17/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	89/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	2,52/1,48/1,50
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	230

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	90
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : nc		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : 230
Conso. (kWh/100 km) : 6,5	Charge normale/rapide : 4 h/nc	

* Données constructeur.

Équipements de série

2 appuie-tête, ceinture de sécurité 3 points, toit ouvrant en toile…

Options (€)

Batterie 10,5 kWh	1 500
Batterie 14 kWh	3 000
Peinture unie	350
Peinture bicolore	799

Mini Cooper *Mini made in China*

SE 218 ch / 54 kWh Classic pack XL — **47 240 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



La quatrième génération de la Mini électrique est produite en Chine par le constructeur Great Wall.

La Mini a toujours bénéficié d'une formidable cote d'amour. En découvrant les inédits feux arrière trapézoïdaux de ce quatrième opus, les dents risquent toutefois de grincer un peu. En plus, les versions électriques sont désormais produites en Chine, en partenariat avec Great Wall Motors. L'ancienne Mini électrique, avec sa petite batterie de 28,9 kWh nets, offrait une autonomie de 185 km. La nouvelle Cooper E, dotée de 36,8 kWh, promet 70 km de plus. La Cooper SE, avec ses 49,8 kWh nets, annonce 391 km entre deux charges. La consommation mixte est de 14,5 kWh/100 km, avec une autonomie WLTP de 391 km. La Cooper SE, très agile, profiterait néanmoins d'une direction plus communicative. La motricité est mise à rude épreuve quand toute la puissance est sollicitée, l'antipatinage peinant à suivre. L'amortissement est aussi sautillant surtout avec les roues optionnelles de 18 pouces. Dernier point positif, l'excellente insonorisation, même sur autoroute, grâce à une parfaite maîtrise des bruits d'air.

+ Agilité
Conduite agréable
Autonomie acceptable

– Prix trop élevé
Niveau de finition
Amortissement

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1161.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La Mini Cooper SE, avec son autonomie correcte, son agilité et sa conduite, s'affirme comme une citadine séduisante, malgré un amortissement perfectible et un prix très ambitieux. Néanmoins, son "made in China" pourrait en refroidir plus d'un, surtout si la voiture est soumise aux nouvelles taxes et n'a pas le bonus !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/54
Puissance maxi (ch à tr/mn)	218/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	330/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	3,86/1,76/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	210

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 391		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 14,5	Charge normale/rapide : 8h00/0h30	

* Données constructeur.

Équipements de série

Accès/dém. mains-libres, affich. tête haute, assistance au créneau, caméra de recul, clim bizone, codes/phares auto, hi-fi Harman Kardon, jantes alu 16 pouces, LED personnalisables, sell. similicuir, sièges AV élec./chauff, système multimédia avec écran tactile/GPS à réalité augmentée/Apple CarPlay et Android Auto/USB, toit panoramique…

Options (€)

Jantes alliage 17 pouces	960
Jantes alliage 18 pouces	1 870

Mini Cooper C *Forever*



Si elle cède à l'appel des sirènes électriques, la Mini n'oublie pas son ADN thermique. Toujours fabriquée sur sa terre natale, à Oxford, la Cooper C quatrième du nom fait évoluer ses fondamentaux.

La Mini appartient incontestablement au club très fermé des icônes de l'industrie automobile. Et même après toutes ces années, le charme opère toujours grâce à ses yeux ronds, son format de poche ou encore son écran central circulaire historique. Pour cette nouvelle génération, le plumage a ainsi été revu très légèrement. Mais l'essentiel n'est pas là sur cette version Cooper C. Afin d'offrir une alternative à l'électrique, une déclinaison thermique est commercialisée. Celle-ci repose sur la plate-forme reprise de la précédente génération et dispose d'un trois-cylindres essence dénué de toute hybridation de 156 ch, soit 20 ch supplémentaires. La transmission est assurée par une boîte robotisée à 7 rapports se révélant agréable. Sur la route, cet ensemble conserve un comportement routier qui fait sa marque : enjoué, assez vif et réactif. Sympathique mais attention car ce caractère se fait au détriment du confort. L'amortissement est proche de celui d'un skateboard ! Enfin, il est temps d'évoquer le sujet douloureux soit le tarif et la politique d'options. Mini pratique à l'excès la politique des packs. A titre d'exemple, si vous souhaitez un accès et démarrage sans clé, il faut désormais débourser 3000 €, prix du pack S, alors que l'équipement seul était facturé autour de 650 € précédemment et qu'il est de série sur une Renault Clio vendue 25 000 €. Idem pour le toit panoramique inclus dans le pack M à 3650 € : ça fait cher le toit !

+ Ambiance unique
Consommation
Sa bouille, son style

− Tarif et trop d'options
Confort ferme
Habitabilité arrière

Le prix et la politique d'options gâchent le plaisir. Trop, c'est trop !



L'écran circulaire est du meilleur effet pour l'ambiance. Les rangements fermés sont trop peu nombreux.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1167.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Trois étoiles seulement ! Shocking, madame Mini ? La prochaine fois, vous serez moins prétentieuse en prix. Et aussi plus confortable. Mais sans cela, difficile de résister à cette ambiance vraiment unique. En plus, elle reste amusante à mener, et saluons également son sens de la mesure en terme de consommation.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 3 800
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	3,88/1,74/1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	222

Performances

Vitesse maxi (km/h)	212
1 000 m D. A. (s)	29,5
0 à 100 km/h (s)	8,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,3
Freinage 90/130 km/h (m)	33/69

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,4		
Ville : 7,3	Route : 6	Autoroute : 6
Autonomie (km) : 687	Capacité réservoir (l) : 44	

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage sans clé, affichage tête haute, AFIL, aide au parking AV/AR, avertisseur trafic AR et de sortie, banquette rabattable 60/40, caméra de recul, induction,, clim auto bizone, capteurs pluie/lumin., freinage auto d'urgence, jantes alliage 17", Park Assist, phares LED, réglages ext. électriques rabattables, sellerie similicuir végan, sièges AV Sport JCW chauff., surveillance angles morts,, syst. multimédia + écran tactile/GPS connecté/prises USB/Android Auto et Apple CarPlay…



Mitsubishi Space Star *Etoile urbaine*

1.0 71 Intense — **19 490 €**

Rejet de CO_2 : **116 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **3 ans ou 150 000 km**



Il y a près de 20 ans, le Space Star était chez Mitsubishi, un monospace compact. Mais à la fin des années 2000, la marque japonaise pour de sombres raisons de droits, n'a pu appeler sa citadine "Colt", comme cela l'a toujours été en Europe, et a donc choisi de se rabattre sur le nom de Space Star. Voilà pour l'anecdote, histoire de briller lors de soirées spéciales automobiles. Quant à la voiture en elle-même, elle gagne à être connue. Longue de 3,85 m, la japonaise est équipée d'un 3-cylindres essence de 999 cm³ de cylindrée qui développe 71 ch. Son principal avantage est sa frugalité. Avec une consommation moyenne de seulement 5,1 l/100 km, il mérite toute notre attention. Malheureusement, l'étagement trop long de sa boîte à 5 rapports et son guidage perfectible ternissent un brin le tableau. En outre, le comportement routier manque de maintien en virage et la direction pourrait être plus précise. Mais rien de rédhibitoire, surtout si la Space Star joue les étoiles uniquement en ville.

Avec une moyenne de 5,1 l/100 km, la Mitsubishi Space Star s'avère très sobre. Son prix a augmenté de 1 600 € entre 2023 et 2024.

+ Consommation très douce
Niveau d'équipements
Maniabilité

– Direction peu précise
Boîte trop lente
Insonorisation

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Habilement restylée en 2020, la Mitsubishi Space Star est une citadine intéressante grâce à un niveau d'équipements très satisfaisant (la radio et la climatisation sont de série par exemple) et à un moteur qui sait ce que veut dire le mot "sobriété". Pour autant, elle sera plus adaptée à un usage urbain que routier.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	71 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	88 à 5 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	3,85/1,67/1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	277

Performances

Vitesse maxi (km/h)	172
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,1		
Ville : 5,8	Route : 4,4	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 686	Capacité réservoir (l) : 35	

Équipements de série

Banquette rabattable 2/3-1/3, climatisation manuelle, ESP, fermeture centralisée, phares et essuie-glaces automatique, radio, rétroviseurs électriques, vitres AV électriques, volant réglable en hauteur…

Options (€)

Peinture métallisée	500
Peinture perlée	600
Tapis de sol	66
Accoudoir central AV	199
Roue de secours	192

Mitsubishi Colt *Tirs croisés*

1.6 MPI HEV 143 ch Instyle — **30 490 €**

Rejet de CO_2 : **95 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **5 ans ou 100 000 km[1]**

[1] Batterie : 8 ans ou 160 000 km.



Valeur sûre, la dernière Mitsubishi Colt… est une Renault Clio rebadgée ! Ici à l'essai dans sa version hybride de 143 ch, uniquement proposée avec la finition haut de gamme Instyle, la Colt se montre sobre, discrète et tonique. Avec une transmission plus rapide, l'agrément serait quasi parfait. À bord, la Colt a aussi tout d'une Clio. Elle se montre donc très bien construite, avec des assemblages solides et soignés. Et s'il lui manque quelques centimètres au niveau des jambes, le volume de coffre est correct. En livrée Instyle, la Colt hybride est aussi bien dotée, avec des équipements dignes de la catégorie supérieure.

Seule la calandre et le logo prouvent que ce n'est pas une Renault. Même le bouclier a des airs de la française avec ses demi-losanges.

+ Comportement
Consommation
Garantie 5 ans

– Tarif
Habitabilité arrière
Boîte de vitesses

Manque à l'appel la conduite semi-autonome de niveau 2, indisponible, alors que, depuis le restylage, Renault l'intègre sur sa Clio E-Tech Full Hybrid, pour un tarif inférieur à celui de la Colt. En effet, à 30 490 €, cette dernière coûte 3 090 € de plus que sa cousine française ! Un surcoût élevé, difficile à justifier pour la japonaise, même en tenant compte de sa garantie de cinq ans.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1144.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Excepté un confort un peu ferme et un espace aux jambes un peu juste à l'arrière, la Colt se révèle plaisante à conduire, sûre, sobre et bien équipée. Mais en reprenant tout de sa cousine, la Renault Clio, elle devrait s'afficher à un tarif plus attractif. Ses cinq ans de garantie constituant une bien maigre consolation.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	143/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	148 à 3 200[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA4[3]
Dimensions (L/l/h) (m)	4,04/1,73/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	391

[1] Puissance maxi : 94 ch à 5 600 tr/mn + 49 et 20 ch (élec.). [2] Couple cumulé : 280 Nm. [3] + 2 élec.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,1		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 39	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, aide park. AV/AR + cam. 360°, climatisation auto., vitres électriques, détect. pluie/lum., frein. urg. auto. + détec. piétons/cycl., induction, jantes alliage 17 pouces…

Options (€)

Peinture métallisée	500

Opel Corsa *Elle double la mise*

Electric 156 ch / 51 kWh GS — **3 500 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**[1]

[1] Batterie : 8 ans ou 160 000 km.



Profitant d'un restylage réussi, la Corsa gagne largement en personnalité.

Restylée, la Corsa Electric reçoit 136 ou comme ici 156 ch. Homogène en toutes circonstances, dotée de suspensions un poil fermes offrant un bon compromis entre confort et tenue de route, elle profite aussi d'une direction précise et agréable. Plaisante à conduire, elle doit faire avec une batterie qui la cantonne à de petits ou moyens trajets. Les 405 km annoncés étant irréalisables. Sur autoroute, en mode Sport, pour atteindre plus sereinement 130 km/h, il vous faudra recharger tous les 250 km à peu près. Un peu court. En revanche, en ville et sur route, en mode Normal, il est possible de parcourir 350 km environ. À bord, la bonne ergonomie des commandes permet de vite trouver les réglages adéquats. Le grand volant et l'austère cockpit numérique offrent une visibilité optimale. À noter que l'écran central passe ici à 10 pouces et reçoit une interface enrichie. Proposée en finition GS, 1500 € plus chère que la 136 ch, la Corsa 156 ch a un prix élevé au vu de son autonomie et des lacunes de la dot pour une version haut de gamme...

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1145.**

+ Douceur de conduite
Confort
Ergonomie

– Faible polyvalence
Prix / équipement
Autonomie limitée

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Plaisante à conduire avec ses quelques watts supplémentaires, la nouvelle Opel Corsa Electric ne gagne cependant pas suffisamment d'autonomie pour s'assurer un usage plus polyvalent. Dommage. Autre grief, cette version haut de gamme semble peu attractive au regard de son prix et de son faible niveau d'équipement.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	- / -
Batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 51
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,06 / 1,77 / 1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	305

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	150[1]
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

[1] Bride électronique.

Autonomie *

Moyenne (km) : 405		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 14,4	Charge normale/rapide : 31 h / 27[1]	

[1] De 20 à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

Aide park. AR + cam. recul, 6 airbags, clim auto, dém. sans clé, détec. pluie/lum., frein. auto. urg., jantes alliage 16 pouces…

Options (€)

Jantes 17 pouces	400
Toit panoramique	500
Peinture métallisée	550

Peugeot 208 *Petite, manuelle, mais pas dépassée*

1.2 PureTech 100 ch Allure — **22 550 €**

Rejet de CO_2 : **116 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



La Peugeot 208 reçoit une nouvelle signature horizontale des feux arrière pour son restylage de mi-carrière.

Aux côtés des versions électrifiées arrivées dans la gamme 208, cette version 100 ch essence boîte manuelle fait figure d'ancienne. Peugeot a toutefois optimisé le 3-cylindres 1.2 Puretech pour réduire sa consommation. Pour autant, il se montre très disponible sous les 1 800 tr/mn et affiche une belle santé dans les tours. Bien aidé par la commande de la boîte de vitesses, douce et précise. Du reste, ce moteur convient bien au châssis léger de la 208, qui se montre agile en ville, à son aise sur routes sinueuses et toujours stable à haute vitesse. Quant à la suspension, elle fait le job. À bord, les évolutions sont subtiles : les compteurs numériques 10 pouces (de série dès Allure) font toujours débat en raison de leur lisibilité par-dessus le volant. L'écran tactile passe, quant à lui, sur une dalle de 10 pouces. À l'arrière, l'habitabilité reste mesurée et le volume du coffre est limité à 305 dm³. Pour 1 300 € de plus que la version trop limitée 75 ch, cette 208 s'affiche comme l'entrée de gamme idéale.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1160.**

+ Moteur plein
Boîte agréable
Châssis plaisant

– Places arrière contenues
Lisibilité des compteurs
Pas de chaîne de distribution

NOTRE AVIS ★★★★★

Elle a tout pour satisfaire ceux qui aime conduire : un moteur à la fois disponible à bas régime et qui ne rechigne pas à monter dans les tours, tout en restant sobre. Il est associé à une boîte manuelle aussi agréable que plaisante à manier. Que demander de plus à la 208 ? Un peu plus d'espace aux places arrière…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,06 / 1,75 / 1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	305

Performances

Vitesse maxi (km/h)	181
1 000 m D. A. (s)	32,4
0 à 100 km/h (s)	10,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	14,4 / 10,2 / 8,3
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,8		
Ville : 6	Route : 5,6	Autoroute : 5,8
Autonomie (km) : 758	Capacité réservoir (l) : 44	

Équipements de série

6 airbags, aide parking AV/AR, clim auto, dét. pluie/lum., compt. num. 10", jantes alliagé 16", régul./lim. vit., écran tactile/Android et Apple, vitres AR surteintées…

Options (€)

Accès et démarrage mains-libres	350
Conduite semi-autonome niv. 2	400
Peinture métallisée	550
Sièges chauffants	200
Régulateur adaptatif	400
Recharge à induction	100

Peugeot 208 *La bonne dose d'électricité*

Hybrid 100 ch Allure — **25 450 €**

Rejet de CO_2 : **101 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Pour son restylage, la Peugeot 208 adopte une nouvelle signature lumineuse à trois griffes.

La 208 adopte ici un moteur micro-hybride, un 3-cylindres 1.2 de 100 ch doté d'un turbo à géométrie variable, et qui fonctionne selon le cycle Miller (meilleur rendement). Le tout est associé à une batterie 48 V qui alimente un petit moteur électrique (28 ch) logé dans la boîte à double embrayage (e-DSC6). Ce dernier prend les rênes au démarrage et lors des accélérations franches. Ainsi équipée, la nouvelle 208 est plus performante: moins 1,2 s sur le 0 à 100 km/h. La consommation est aussi en baisse: moins 1,2 l/100 km en moyenne. Sur autoroute, le mode roue libre permet d'économiser jusqu'à 0,7 l/100 km. En adoptant une conduite souple, il est possible d'envisager un trajet de 800 km d'une traite. Et ce, dans une douceur permise par la nouvelle transmission, certes moins fluide que l'EAT8. Le surpoids engendré par le système est négligeable au regard du châssis parfaitement équilibré de l'auto. Quant au prix, il a augmenté de façon raisonnable et surtout, aucun malus ne vient s'y ajouter.

+ Consommation en baisse
Performances en hausse
Agrément de conduite

– Boîte moins fluide
Habitabilité arrière
Visibilité i-Cockpit

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1159.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Si la puissance nominale n'a pas bougé, le moteur Puretech 100 ch offre plus de performance à la Peugeot 208 grâce à l'apport de la micro-hybridation, et surtout une consommation mieux contenue. Quant à la nouvelle boîte à double embrayage e-DSC6, elle tente de faire oublier la fluidité de la boîte automatique EAT8.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 199/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	li-ion[1]/0,890
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 5 500[2]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 750[3]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,06/1,75/1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	305

[1] brute [2] +28 ch élec. [3] +55 Nm élec.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	181
1 000 m D. A. (s)	32,2
0 à 100 km/h (s)	10,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,4		
Ville : 5,2	Route : 5,3	Autoroute : 5,8
Autonomie (km) : 814	Capacité réservoir (l) : 44	

Équipements de série

6 airbags, AFIL, radars AV/AR, clim auto bizone, dét. pluie/lum., compt. num. 10", jantes 16", lect. panneaux + préco. vitesse, rég./limit. vit., rétros ext. élec./rabatt., sélect. mode de conduite, écran tactile 10"/système audio/USB/Android Auto et Apple CarPlay…

Options (€)

Accès et démarrage mains-libres	350
Pack Drive Assist Plus	400
Pack Vision	500
Peinture métallisée	550
Sièges chauffants	200

Peugeot 208 *Un monde de concessions*

Hybrid e-DCS6 136 ch GT — **28 350 €**

Rejet de CO_2 : **104 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



La Peugeot 208 restylée se reconnaît à ses griffes en guise de feux de jour dans le bas de son bouclier.

Cette 208 là est une vraie hybride, dotée d'un moteur essence 1.2 associé à une batterie 48 V et à un bloc électrique de 28 ch intégré à une inédite boîte double embrayage à 6 rapports. L'ensemble permet un gain moyen de consommation de 1,2 l/100 km (jusqu'à 2 l/100 km en ville) par rapport à l'ancienne version 130 ch. Ce n'est toutefois pas aussi bien que la Renault Clio E-Tech, car le moteur électrique est moins sollicité et le système offre moins de frein régénératif. En revanche, grâce à son châssis vif, elle s'avère joueuse à mener et parfaitement suspendue. La direction affiche, toutefois, sur voies rapides, un certain flou autour du point milieu, et l'insonorisation est perfectible. Autres griefs: la position de conduite jugée trop haute pour certains gabarits, l'ergonomie peu intuitive du système d'info-divertissement, et la faible lisibilité des compteurs numériques 3D. Pour bénéficier de cette version Hybrid 136 ch, il faudra débourser près de 29 000 €. Ça commence à faire beaucoup pour une citadine.

+ Châssis dynamique
Performances
Coffre

– Prix/équipements
Ergonomie
Places arrière

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1155.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La Peugeot 208 est toujours aussi performante et agile. Cette motorisation hybride y ajoute une certaine sobriété bienvenue, mais cela se fait au détriment du confort, acoustique notamment. A cela s'ajoutent les défauts inhérents au modèle (habitabilité et ergonomie), ainsi qu'un prix très conséquent.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 199/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/0,9
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,06/1,75/1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	345[1]

[1] Kit anti-crevaison

Performances

Vitesse maxi (km/h)	198
1 000 m D. A. (s)	30,1
0 à 100 km/h (s)	8,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,8		
Ville : 5,7	Route : 5,6	Autoroute : 6,2
Autonomie (km) : 758	Capacité réservoir (l) : 44	

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. mains-libres, radars AV/AR, cam. recul, banq. 2/3 - 1/3, Bluetooth, clim auto, dét. pluie/lum., induction, compt. num., jantes 17", lect. pann., LED, rég./lim. vit., rétros rabatt. élec., écran écran tactile/Android Auto et Apple CarPlay sans fil/radio DAB/USB…

Options (€)

Peinture métallisée	200
Conduite semi-autonome	400
GPS	250
Toit panoramique en verre	550

Peugeot E-208 *L'heure de la revanche*

156 ch GT — **39 300 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



À l'occasion de son restylage de mi-carrière, la 208 s'offre une nouvelle identité stylistique proche du 2008 qui s'accompagne sur l'offre électrique de cette nouvelle version de 156 ch. Grâce au moteur plus efficient et à une batterie qui gagne 2 kWh nets, celle-ci atteint désormais 410 km d'autonomie, d'après Peugeot. En réalité, le champ d'action s'établit plutôt autour des 350 km en ville et en périphérie. Suffisant pour gagner en sérénité dans les déplacements quotidiens. En revanche, sur autoroute, il faudra recharger tous les 260 km environ. Même si cela ne dure "que" vingt-sept minutes (pour passer de 20 à 80 % de capacité) sur une borne de 100 kW, l'opération se répète trop souvent. Agile et prévenante, l'E-208 reste l'une des citadines les plus plaisantes à mener. Le châssis, toujours à la pointe, n'a pas changé. Le train avant accrocheur et la direction précise rassurent dans les virages. À bord, les changements relèvent du détail. Construite avec des matériaux de qualité bien assemblés, la 208 offre toujours un aspect flatteur.

Sur une borne rapide en courant continu de 100 kW, la batterie passe de 20 à 80 % de sa capacité en vingt-sept minutes.

+ Douceur de conduite
Confort/tenue de route
Présentation

– Prix/équipement
Autonomie sur autoroute
Ergonomie

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1148.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Confortable, agile et tonique, la E-208 se montre toujours aussi plaisante à conduire. Avec quelques kilowattheures supplémentaires, elle assure par ailleurs une autonomie correcte au quotidien, mais c'est encore insuffisant afin de garantir un usage polyvalent. Et à ce prix, c'est rageant et forcément préjudiciable.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/48
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,06/1,75/1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	309

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	150
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 410		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 14	Charge normale/rapide : 10h30/27 mn[1]	

[1] Charge rapide de 20 à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

Accès/dém. sans clé, AFIL, aide park. AR, 6 airbags, Bluetooth, cam. recul, clim auto, dét. pluie/lum., frein. auto urg., jantes alu 17 pouces, phares auto, rég./lim. vitesse, rétros élec., syst. multim. tactile 10 pouces/autoradio/Android Auto et Apple CarPlay/USB…

Options (€)

Conduite semi-auton. niv. 2	400
Pompe à chaleur	450
Toit panoramique	550

Renault Clio *Plaisir simple*

1.5 dCi 100 Evolution — **22 300 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Cette offre est la plus pertinente pour les gros rouleurs, grâce à son petit appétit de 5 l/100 km. Résultat, avec son réservoir de 39 l, cette Clio peut parcourir 780 km d'une traite. C'est certes moins que les 929 km annoncés mais cela reste confortable pour envisager des trajets autoroutiers sereins. Et faire le plein réclame moins de 5 mn dans n'importe quelle station-service, sans avoir besoin de chercher une « pompe » rapide. Au chapitre performances, le conducteur ne peut pas s'attendre à des miracles avec 100 ch. Cependant, grâce à sa masse contenue de 1 220 kg, la Clio ne démérite pas. Le couple offre ainsi des relances agréables. Concernant le comportement routier, les ingénieurs ont privilégié des réglages axés sur le confort mais elle s'avère facile à mener et efficace. En ville avec son gabarit de 4,05 m et une direction légère, cette citadine fait le job. En revanche, dans l'habitacle, le bilan est moins flatteur. Les plastiques durs sont omniprésents et l'écran central, d'une modeste diagonale de 7", souffre d'un petit manque de réactivité.

La finition d'entrée de gamme "Evolution" est la seule commercialisée et implique un équipement limité.

+ Sobriété sur autoroute
Confort général
Comportement routier

– Habitabilité arrière
Présentation
Une seule finition

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1150.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Oui, 4 étoiles pour sa sobriété, son excellent compromis confort/tenue de route et son tarif… en plus de son autonomie de 780 km et de sa rapidité de ravitaillement ! Pour un gros rouleur, cette Clio est plus pertinente que n'importe quelle hybride ou électrique. D'autant plus si vous ne gardez pas vos voitures longtemps.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,05/1,80/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	340

Performances

Vitesse maxi (km/h)	177
1 000 m D. A. (s)	32,9
0 à 100 km/h (s)	10,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	14,8/11,8/10,2
Freinage 90/130 km/h (m)	34/69

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5		
Ville : 5	Route : 4,9	Autoroute : 5
Autonomie (km) : 780	Capacité réservoir (l) : 39	

Équipements de série

6 airbags, AFIL act., aide park. AR, Bluetooth, clim manuelle, détecteurs pluie/luminosité, inst. num. 7 pouces, jantes tôle 16 pouces, lect. panneaux, LED 100 %, régulateur et limiteur de vitesse, siège conducteur réglable en hauteur, système multimédia tactiles 7 pouces/6 HP/Android et Apple sans fil…

Options (€)

GPS	700
Peinture métallisée	600

Renault Clio *Effet de style*

E-Tech 145 Esprit Alpine — **27 700 €**

Rejet de CO_2 : **98 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Pour ce restylage, les designers ont principalement ciblé la proue, dont le dessin des feux diurnes, auparavant en forme de C, est désormais en demi-losange inversé. La calandre adopte par ailleurs un damier chromé et le bas du bouclier une lame «gris mat» sur la nouvelle finition haut de gamme "Esprit Alpine". Les boucliers ont eux aussi été redessinés et un diffuseur a fait son apparition à l'arrière. À l'intérieur, le plus gros changement vient de l'abandon du cuir sur toutes les Clio et l'apparition d'un combiné numérique de 7 à 10 pouces dès l'entrée de gamme. Pour le reste, présentation et agencement sont identiques. Une bonne nouvelle.

Le restylage s'est presque essentiellement concentré sur la face avant dans l'esprit de l'inédit Rafale.

+ Sobriété
Présentation intérieure
Châssis agréable

− À-coups en conduite sportive
Habitabilité arrière
Confort

Sous le capot, rien ne bouge ! La Clio héberge des moteurs essence de 65 ch, 90 ch, 100 ch avec GPL ou en diesel, l'offre culminant à 145 ch en hybride. Notre essai concernait d'ailleurs ce bloc dont l'un des atouts est la sobriété. L'autre point fort reposant sur les qualités dynamiques, remarquables. Côté tarif, cette E-Tech n'est pas donnée, mais a le mérite de s'aligner sur la concurrence.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1138.**

NOTRE AVIS ★★★★★

Seule la décoration change, et tant mieux car les prestations originelles de la Renault Clio sont très bonnes avec notamment des qualités dynamiques assez remarquables. Et que dire de sa faible consommation très appréciable en ces temps difficiles grâce à sa motorisation hybride E-Tech de 145 ch.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/non
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/1,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	145/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	144/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,05/1,80/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	293

Performances

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	31,4
0 à 100 km/h (s)	9,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,6
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,2		
Ville : 4,9	Route : 5,3	Autoroute : 5,5
Autonomie (km) : 750	Capacité réservoir (l) : 39	

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage sans clé, caméra de recul, freinage auto d'urgence + détection piétons, instr. num. 10 pouces, jantes alliage 17 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, système multimédia tactile 9,3 pouces/GPS/Appel CarPlay et Android auto/USB…

Options (€)

Park City Premium (caméra 360°, parking mains-libres…)	600
Peinture métallisée	600
Système audio Bose 9 HP	600

Seat Ibiza *Un souffle de dynamisme*

1.0 TSI 115 FR — **29 150 €**

Rejet de CO_2 : **126 g/km** | Malus écologique : **230 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Restylée l'an dernier, l'Ibiza conserve sa belle habitabilité ainsi que son vaste coffre frôlant les 400 dm³. Redessinée, la planche de bord se voit habillée d'une partie supérieure en plastique moussé du plus bel effet. L'ambiance manque de couleur, malgré les curieux entourages d'aérateurs rétroéclairés de coloris Burgundy (bourgogne). L'assemblage s'avère sérieux et l'écran central de 9,2 pouces de série appréciable. Sur route, la Seat dévoile un comportement dynamique, avec des trains roulants fermes et un châssis agile. Si le confort n'est pas sans en pâtir quelque peu, l'auto demeure agréable à mener. Les performances sont au rendez-vous,

Difficile de distinguer cette Ibiza restylée du précédent millésime à l'extérieur alors que l'habitacle évolue nettement.

+ Performances
Agrément du châssis
Habitabilité

− Ambiance de bord austère
Confort ferme
Boîte auto. lente

malgré une boîte auto. DSG plus lente qu'auparavant, voire longue à la détente. Celle-ci privilégie en effet nettement le confort de roulage et semble avoir été réglée pour éviter tout à-coup. Enfin, l'Ibiza s'affiche à des prix raisonnables couplés à un équipement de série correct sur cette finition, et à une consommation maîtrisée. Au final, elle fait tout presque aussi bien qu'une Polo... pour moins cher !

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1096.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'Ibiza a profité de son restylage pour améliorer sa qualité de présentation, tout en préservant son habitabilité remarquable, un indéniable agrément de conduite, ainsi qu'un tarif encore compétitif (mais qui augmente trop régulièrement). De quoi intéresser malgré une concurrence toujours plus relevée au sein de la catégorie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,06/1,78/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	387

Performances

Vitesse maxi (km/h)	188
1 000 m D. A. (s)	32,4
0 à 100 km/h (s)	10,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,7		
Ville : 7,3	Route : 6,4	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 597	Capacité réservoir (l) : 40	

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. mains-libres, aide au parking AR, clim., détec. pluie/lum., phares AV diurnes à leds, régul./lim. de vitesse, rétros ext. élec., dégivrants et rabattables électriquement, système multimédia + écran tactile, radio 6 HP, GPS, USB, vitres électriques…

Options (€)

Aide au park. AV	90
Détec. angles morts	300
Toit vitré panoramique	790

Skoda Fabia *Péché de gourmandise*

1.0 MPI 80 Active — **20 600 €**

Rejet de CO_2 : **119 g/km**	Malus écologique : **75 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Avec 4,11 m de long, la quatrième génération de Fabia devient la citadine polyvalente la plus grande du marché. Elle a droit en outre aux dernières technologies, comme le bloc d'instrumentation numérique personnalisable monté sur les finitions huppées. Notre version d'attaque dépasse désormais les 20000€ et son rapport prix/équipement n'est plus aussi compétitif. En l'absence de suralimentation, le trois cylindres essence de 80 ch n'affole quant à lui pas le chrono, ni le palpitant. Il fait néanmoins illusion en ville où son élasticité et sa douceur le rendent agréable. Sur route, en revanche, l'étagement trop long de sa boîte lui coupe vite les ailes et incite à jouer souvent du levier pour tenir le rythme. Cela dit, la Tchèque se montre sûre en toute circonstance, malgré un amortissement perfectible. La Fabia se distingue aussi par ses capacités d'accueil. Ses places arrière libèrent un bel espace aux jambes et la contenance de son coffre se rapproche de celle des compactes. Elle y ajoute de nombreux aspects pratiques qui la rendent très agréable à vivre.

Le prix avait augmenté de 1890€ en un peu plus d'un an, il a ensuite baissé de 550€ et pour la rentrée, il reprend 340€.

+ Habitabilité
Coffre
Douceur de conduite

– Moteur juste
Rapport prix/équipement
Qualité de fabrication

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1098.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La Fabia propose une ambiance de vie à bord proche de celle de la catégorie supérieure. Elle pèche en revanche un peu côté qualité et son rapport prix/équipement autrefois compétitif devient de moins en moins Skoda. En outre, son petit trois cylindres de 80 ch se montre sobre, mais trop juste pour garantir une réelle polyvalence.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	80 à 6300
Couple maxi (Nm à tr/mn)	93 à 3700
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	4,11/1,78/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	358

Performances

Vitesse maxi (km/h)	165
1000m D. A. (s)	36,8
0 à 100km/h (s)	15,4
Reprises 90 à 130km/h (s) en 5e/4e	29/21,8
Freinage 90/130km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100km) : 5,7		
Ville : 6	Route : 5,5	Autoroute : 5,7
Autonomie (km) : 701	Capacité réservoir (l) : 40	

Équipements de série

6 airbags, ABS, ESP, aide au stationnement AV, climatisation manuelle, freinage automatique d'urgence, jantes alu 16 pouces, phares et essuie glace auto, rétroviseurs dégivrants et rabattables électriquement, système multimédias avec écran tactile, ports USB et connexion smartphone…

Options (€)

Instrumentation numérique	430
Navigation GPS	820
Peinture métallisée	550
Toit panoramique	690

Skoda Fabia *Des comparaisons qui fâchent*

1.0 TSI 116 Monte Carlo — **28 720 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km**	Malus écologique : **280 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



La quatrième Fabia dispose d'une nouvelle plateforme qui lui permet de s'allonger de 11 cm. Sans que cela soit spectaculaire dans l'habitacle ou la soute. Sur le plan esthétique, le rafraîchissement s'opère en gardant des lignes tendues, que l'on retrouve à l'intérieur. L'engin se modernise aussi grâce à l'adjonction (de série en version haut de gamme Monte Carlo) du Digital Cockpit. Lequel associe un combiné numérique de 10,25 pouces et un écran central tactile de 9,2 pouces. On déplore alors que la Fabia abuse des plastiques durs, même si l'ensemble demeure flatteur. Sous le capot, notre modèle d'essai disposait d'un 3-cylindres turbo essence de 1.0 et 116 ch couplé à l'excellente boîte auto. à 7 rapports. L'agrément moteur est là, mais sur le plan des performances, cette Fabia fait les frais d'un poids un peu élevé. Elle affiche en outre un compromis plutôt tourné vers le confort, avec une caisse qui a tendance à se dandiner. Enfin, côté budget, Skoda ne fait pas honneur à sa réputation, avec un rapport prix/équipements moins performant que par le passé.

Pour ce quatrième opus, les designers ont joué sur des lignes tendues pour façonner une silhouette dynamique.

+ Habitabilité
Finition soignée
Astuces Skoda

– Consommation
Matériaux perfectibles
Rapport prix/équipements

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1096.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La tchèque Fabia cale sur la dernière marche du podium face à ses cousines Ibiza et Polo. La faute à un châssis moins bien réglé, un rapport prix/équipements moins bon qu'attendu, mais aussi une qualité de présentation en deçà de celle de ses "rivales". Skoda nous avait pourtant habitués à mieux ces dernières années.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,11/1,78/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	358

Performances

Vitesse maxi (km/h)	192
1000m D. A. (s)	33
0 à 100km/h (s)	11,1
Reprises 90 à 130km/h (s) en D	10,2
Freinage 90/130km/h (m)	32/68

Consommations

MOYENNE (l/100km) : 6,7		
Ville : 7,4	Route : 6,5	Autoroute : 6,3
Autonomie (km) : 597	Capacité réservoir (l) : 40	

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. mains-libres, aide au parking AR + cam. de recul, clim., détec. angles morts et pluie/lum., phares AV diurnes à Led, régul./lim. de vitesse, rétros ext. élec., dégivrants et rabattables électriquement, syst. mulmédia sur écran tactile, radio 6 HP, USB…

Options (€)

Régulateur de vitesse adaptatif	285
Peinture métallisée	550
Toit vitré panoramique	690

Suzuki Swift *Fidèle à elle-même*

1.2 Hybrid SHVS 12V Pack — **21 090 €**

Rejet de CO_2 : **998 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



+ Comportement
Moteur souple et volontaire
Prix/équipements

– Qualité des plastiques
Protection carrosserie
Rangements petits

La Swift IV conserve un gabarit contenu avec 3,86 m de long, soit 20 cm de moins qu'une Clio ! Une taille de guêpe appréciable pour circuler en ville et y stationner. Sans oublier le faible diamètre de braquage (9,6 m) qui facilite les manœuvres. Son autre atout repose sur l'agilité de son châssis qui a été renforcé pour accroître sa rigidité. Le comportement en virage est par conséquent meilleur. Cette génération vire à plat et offre plus de dynamisme. Seule la direction manque toujours un peu de consistance et altère la précision. Sous le capot, on trouve un trois cylindres essence doté d'une micro-hybridation 12 V qui se montre discret et sobre. Bien aidé par la boîte manuelle à 5 rapports correctement étagés, ce bloc ne rechigne pas à monter dans les tours. A l'intérieur, les occupants apprécieront une habitabilité comparable à ses rivales pourtant plus grandes. Le conducteur, quant à lui, se familiarise vite avec les commandes à l'ergonomie judicieuse. Dernière bonne nouvelle, le tarif reste contenu.

Malgré une hausse de 1 400 € par rapport au précédent opus, la Swift reste compétitive dans sa catégorie et offre une riche dotation de série.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1156.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La perte d'un cylindre ne pénalise pas trop cette quatrième génération de Swift. Maniable en ville et agile sur route, cette Suzuki est en prime accueillante et correctement équipée de série. Le prix attractif peut enfin aider à supporter la qualité des matériaux et les aspects pratiques négligés de la citadine.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 197/non
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/0,036
Puissance maxi (ch à tr/mn)	82 à 5 700
Couple maxi (Nm à tr/mn)	110 à 4 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	3,86/1,74/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	265

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	165
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	12,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,4		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 37	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage mains-libres, AFIL, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, essuie-glaces auto, lecture panneaux, LED auto, radar AV/AR, régul./adaptateur de vitesse, sièges AV chauffants, surveillance angles morts et pression pneus, système multimédia tactile 9 pouces avec GPS/Apple CarPlay et Android Auto sans fil/radio/USB, vitres électriques, volant cuir…

Options (€)

Peinture métallisée	570
Biton So'color avec toit noir ou gris	850

Toyota Yaris *Mieux, mais plus chère*

1.5 Hybrid 130 ch Première — **31 450 €**

Rejet de CO_2 : **36 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 150 000 km**



+ Consommation
Maniabilité
Niveau d'équipements

– Direction
Transmission paresseuse
Suspension

Malgré son restylage, la "nouvelle" Yaris se démarque peu de l'ancienne version. Le signe distinctif le plus évident est peut-être sa robe bicolore bleue/toit noir. Les nouveautés sont plus visibles à l'intérieur, avec un nouvel écran central tactile plus grand (10,5 pouces sur notre finition Première, contre 9 sur l'entrée de gamme) qui supporte un système multimédia plus complet, performant et rapide. Plus grand, il est aussi plus réactif et la navigation est désormais de série. Cependant, ces avancées technologiques se traduisent par une légère hausse des prix. Pour justifier ces tarifs plus élevés, les Yaris GR Sport et Première bénéficient d'une augmentation de puissance, passant à 130 ch (+14 ch)... qui ne change pas grand-chose. Agile, tonique, plaisante à mener, la Yaris se révèle néanmoins toujours sujette à quelques mouvements de suspension et fait aussi payer ce tempérament enjoué et agréable par un confort de suspension ferme, notamment à basse vitesse. Bref, des améliorations, certes, mais qui se paient au prix fort...

Dans cette version Première, la Yaris hybride gagne 14 ch pour passer à 130 ch.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1153.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Une augmentation de 14 chevaux et l'introduction de nouveaux écrans ne métamorphosent pas la Yaris hybride, qui reste fidèle à son style. Cependant, la montée des prix est notable, et Toyota a abandonné les versions essence d'entrée de gamme. À 30 000 €, certaines concurrentes se montrent plus cohérentes.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 490/non
Batterie/Capacité (kWh)	li-ion/0,76
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	185/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	3,94/1,74/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	295

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	175
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 3,9		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 923	Capacité réservoir (l) : 36	

* Données constructeur.

Équipements de série

9 airbags, accès/démarrage sans clé, affichage tête haute, AFIl active, aide au parking AV/AR, caméra de recul, Bluetooth, feux de route automatique, jantes alliage 17 pouces, peinture biton, régulateur/limiteur de vit. adap., sièges AV chauffants, sellerie cuir, système de navigation, vitres et rétros électriques…

Volkswagen e-Up! *Opération gagnante*

Electrique — **28 030 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **1 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Ses cousines Skoda Citigo et Seat Mii sont parties mais la Up ! électrique résiste. Par rapport à sa devancière, elle garde le même moteur électrique de 61 kW (83 ch). Suffisant pour offrir une belle vivacité en ville, tout en pouvant envisager des trajets péri-urbains, grâce à une vitesse maxi de 130 km/h.

La e-Up ! reste une alternative très crédible parmi les citadines électriques. Son autonomie est correcte pour la ville.

Malgré une puissance comparable, elle se montre même un poil plus tonique en accélération (0 à 100 km/h en 12 s). Le secret tient dans une batterie dont la capacité passe de 18,7 kWh à 32,3 kWh. Ainsi gréé, la e-Up ! s'offre une autonomie de 260 km, selon les homologations WLTP. Dans la vraie vie, la consommation oscille entre 14 et 16 kWh selon une utilisation plus ou moins intensive du chauffage. Suffisant pour parcourir 209 km en moyenne avant de recharger. Comme sur ses cousines, elle propose trois modes de conduite dont deux limitent la puissance pour réduire les consommations. Le confort est correct et les capacités d'accueil, semblables aux précédentes version thermiques.

+ Prestations en progrès
Habitabilité conservée
Autonomie convenable

– Présentation vieillissante
Carrosserie vulnérable
Prix peu compétitif

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1049.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La remise à jour poussée de la petite Volkswagen e-Up ! n'apporte que du positif. Elle offre davantage d'autonomie et une once de tonus supplémentaire. Sa polyvalence élargie la rend plus à l'aise sur route et son tarif en profite pour baisser. Dommage pour elle, la Dacia Spring est bien plus abordable.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	Lithium-ion / 32,3
Puissance maxi (ch à tr/mn)	83 à 2 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	212 à 2 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	3,60 / 1,65 / 1,51
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	251

Performances

Vitesse maxi (km/h)	130
1 000 m D. A. (s)	35,4
0 à 100 km/h (s)	12
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie

Moyenne (km) : 209		
Ville : 249	Route : 219	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 12,9	Charge normale/rapide : 18h/4h30	

Équipements de série

4 airbags, avertisseur de franchissement de ligne, Bluetooth, câble de recharge prise domestique et cable mode 3 pour Wallbox, capteur de pression de pneus, clim auto, ESP, syst. multimédias avec écran 5 pouces / Application Maps + More App via smartphone / radio numérique et abonnement d'un an aux services connectés…

Options (€)

Pack Confort	180
Pack Contrôle	510

Volkswagen Polo *Elle a tout d'une Golf*

1.0 TSI 95 Style — **26 145 €**

Rejet de CO_2 : **119 g/km** | Malus écologique : **75 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



La Polo restylée modifie légèrement son allure et adopte surtout de nouveaux équipements. À bord, les fondamentaux sont toujours là avec une habitabilité (et un coffre) au-dessus du lot. Pour souffler la concurrence, la citadine s'inspire de la Golf et renforce sa qualité perçue. Elle s'offre ainsi une coiffe de planche de bord moussée, des matériaux agréables au toucher ainsi que le Digital Cockpit avec un écran central de 8 à 10,25 pouces, selon les versions. Il est aussi possible de bénéficier d'un système de conduite autonome de niveau 2 ou encore d'un toit ouvrant panoramique. Sous le capot, notre modèle d'essai accueille le 1.0 TSI 95, parfait cœur de gamme, mais qui manque cruellement d'allant et qu'il faut souvent relancer. La boîte DSG7 (1 555 €) gomme en partie le problème. Pour le reste, la Polo soigne son confort de suspension et son insonorisation. Elle délaisse presque son rôle de citadine idéale pour endosser celui de petite "familiale" capable d'enchaîner les kilomètres dans un bon niveau de confort.

Elle a tout d'une Golf, au point d'afficher près de 40 cm de plus que la première en longueur et de tenter de rattraper l'actuelle sur les tarifs (+ 4 960 €) !

+ Confort soigné
Habitabilité / coffre
Finition / équipements

– Motorisation à bas régime
Prix / équipements
Boîte 5 mal étagée

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1093.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec son moteur de 95 ch et sa boîte cinq, la Polo ne fait pas d'étincelles sur la route. Dommage, car son agrément de vie à bord, son équipement et son confort en font une véritable petite routière. Mais ce n'est pas la seule. Dès lors, elle pourrait souffrir de la comparaison lorsqu'on prend en compte l'aspect tarifaire.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	175 à 1 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	4,08 / 1,76 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	351

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,2		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 40	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, clim. manuelle, combiné d'instru. numérique, syst. anticollision avec reconnaissance piétons, assist. maintien dans la voie, syst. multimédia sur écran tactile 8 pouces, régul./lim. de vit., rétros ext. rabattables, accoudoir central, volant cuir multifonction…

Options (€)

Chargeur à induction	135
Caméra de recul	310
Climatisation auto.	410

COMPACTES

Ce n'est jamais une révolution mais le passage par la case restylage de la Volkswagen Golf est toujours un évènement ! C'est d'ailleurs pratiquement le seul de la catégorie pour ce trimestre !

SOMMAIRE

Volkswagen Golf 1.5 e-TSI 150	p. 34, 35
BMW Série 1 116i	p. 36
BMW Série 1 118i	p. 36
BMW Série 1 118d	p. 37
BYD Dolphin 204 ch	p. 37
Citroën C4 1.2 PureTech 130	p. 38
Citroën ë-C4 136 ch / 54 kW	p. 38
Citroën ë-C4 156 ch / 54 kWh	p. 39
Citroën C4 1.5 BlueHDi 130	p. 39
DS 4 E-Tense 225	p. 40
DS 4 1.5 BlueHDi 130	p. 40
Ford Focus 1.0 flexifuel 125	p. 41
Hyundai i30 1.0 T-GDI 120	p. 41
Mazda 3 2.0 SkyActiv-X 186 M Hybrid	p. 42
Mercedes Classe A 180	p. 42
MG 4 51 kWh 170 ch	p. 43
MG 4 204 ch / 64 kWh	p. 43
MG 4 245 ch / 77 kWh	p. 44
MG 5 61 kWh 156 ch Autonomie Étendue	p. 44
Opel Astra 1.2 Turbo 130	p. 45
Opel Astra 1.6 Plug-in Hybrid 180	p. 45
Opel Astra Sports Tourer Hybride Recharg.180	p. 46
Opel Astra Electric 156	p. 46
Peugeot 308 1.2 PureTech 130	p. 47
Peugeot 308 1.6 Plug-in Hybrid 180	p. 47
Peugeot e-308 156 ch / 54 kWh	p. 48
Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDi 130	p. 48
Renault Mégane 1.3 TCe 140	p. 49
Renault Megane E-Tech 220 / 63 kW	p. 49
Skoda Scala 1.0 TSI 116 ch	p. 50
Toyota Corolla 1.8 L-e-CVT 140	p. 51
Volkswagen ID.3 Pro S ID 204	p. 51

Volkswagen Golf

La patronne est de retour

1.5 e-TSI 150 DSG7 Edition 50			39 970 €
Rejet de CO_2 : **122 g/km**	Malus écologique : **150 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**

Pour les 50 ans de son modèle phare, Volkswagen ne pouvait faire les choses à moitié. La 8ème génération de la Golf a ainsi revu les points critiques relevés depuis sa sortie en 2019 pour les rectifier. Le restylage est à la hauteur des attentes.

Comme un symbole, le restylage de mi-carrière de la huitième génération de la Golf arrive en même temps que la célébration du cinquantième anniversaire du modèle emblématique de Volkswagen. A noter, par ailleurs, que la descendante directe de la mythique Coccinelle s'est plus vendue que cette dernière, avec plus de 37 millions d'exemplaires écoulés dans le monde. Toutefois, l'heure n'est pas vraiment à la fête, la Golf actuelle s'est quelque peu laissé aller à la facilité avec une finition en recul par rapport à ses devancières et une technologie embarquée loin d'être au point. VW se devait de rectifier le tir avant de sortir les cotillons, d'autant plus que le segment des compactes est mis à mal par la horde de SUV disponible sur le marché et que son modèle phare est régulièrement détrôné de sa place de numéro un des ventes en Europe. Pour ce faire, le constructeur allemand use d'une recette qu'il a maintes fois mise en place : de petites évolutions plutôt qu'une grosse révolution. Et cela commence par de nouveaux boucliers, un regard affiné, et des feux à l'intérieur redessinés. Cela ne bouscule pas l'apparence de la Golf, mais ça lui donne un vrai coup de frais. C'est à bord, toutefois, que les nouveautés sont les plus marquantes. Le volant abandonne ses nouvelles commandes haptiques pour revenir à des boutons plus conventionnels. Volkswagen a sans doute entendu les critiques des utilisateurs qui pestaient contre la gestion cahotique de ces éléments : il n'est désormais plus nécessaire d'appuyer plusieurs fois sur la commande pour activer la fonction souhaitée. A cela s'ajoute le nouveau système d'info-divertissement, "MQB Evo", hérité du récent Tiguan : plus performant, il est aussi plus ergonomique avec ses raccourcis accessibles en haut de l'écran : cela facilite la déconnection des aides à la conduite parfois trop intrusives. En revanche, côté finition, les éléments laqués, certes très tendance, offrent un aspect trop "plastique", peu agréable au toucher. La Golf se rattrape néanmoins sur son habitabilité, toujours l'une des meilleures de

> ***Avec la Golf restylée, VW remet certaines pendules à l'heure***

+ Confort accru
Ergonomie mieux pensée
Dotation pus riche

– Finition légère
Moteur trop linéaire
Malus



Le moteur 1.5 e-TSI a été modifié afin que le système de désactivation des cylindres à faible charge fonctionne plus souvent.

MODÈLE RESTYLÉ

EVOLUTION MOTEUR



la catégorie. Parmi les autres évolutions, notez la refonte du bloc 1.5 e-TSI. Le système de désactivation des cylindres a été revu pour être à la fois plus présent et moins perceptible. Comprenez par là que seul l'affichage du message "mode 2 cylindres" permettra de se rendre compte de la technologie, mais il apparaîtra désormais plus fréquemment. Le 4-cylindres se montre toujours aussi linéaire dans ses montées en régime, mais grâce à l'apport d'un module électrique 48 V, il affiche également une sobriété certaine, qu'il nous faudra néanmoins vérifier sur notre circuit. Ne lui demandez toutefois pas de se montrer sportif : ce n'est pas dans ses prérogatives. Les ingénieurs de Volkswagen ont aussi retravaillé les trains roulants de la Golf. Malgré l'absence du système de suspensions pilotées, notre modèle d'essai affichait un bon niveau de confort, notamment dans la filtration des petites irrégularités de la route. A cela s'ajoute une excellente insonorisation : les bruits d'air sont ainsi quasi imperceptibles. A l'occasion de ses 50 ans, la Golf reçoit une nouvelle série limitée logiquement baptisée Edition 50 qui dispose d'une dotation de série plus riche en équipements. Affichée 1 500 € de moins que la finition Style, elle dispose en sus de jantes 18 pouces ainsi que d'un intérieur spécifiquement décoré avec un pédalier inox et des inserts ici et là. Toutefois, malgré cette remise, la compacte de Volkswagen conserve un tarif élevé : affiché à 39 350 €, le modèle réclame ainsi 3 000 € de plus qu'une Peugeot 308 Hybrid 136 ch, mais avec un équipement plus fourni.

Pour son restylage de mi-carrière, la Golf VIII adopte de nouvelles optiques et un bouclier inédit.

A bord, la Golf VIII restylée opte pour une ergonomie repensée et surtout plus logique pour le conducteur.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1166.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Golf est en grande partie de retour dans l'arène. Ce restylage permet à la 8ème génération de la compacte VW de retrouver des couleurs : elle affiche un confort accru, une sobriété plus importante, une ergonomie entièrement revue. Elle se montre toujours aussi habitable et devient même plus généreuse. Elle a tout pour plaire à nouveau.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence[1]
Cylindrée (cm³)	1 498
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,28/1,79/1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	381

[1] + micro-hybridation

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	224
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,3		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. mains-libres, radars AV/AR, cam. recul, clim auto, capt. pluie/lum., compt. num. 10,25", lect. panneaux, peint. métal., régul. vit. adapt., rétros rabat. élec., surv. angles morts, écran tactile 12,9", com. vocale, GPS conn., Apple CarPlay, prises USB…

Options (€)

Affichage tête haute	655
Caméra 360°	410
Toit ouvrant panoramique	1 060
Phares IQ. Light	855

BMW Série 1 *La première béhème*

▶ 116i 109 ch — **32 550 €**

Rejet de CO_2 : **130 g/km**	Malus écologique : **310 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Alors que BMW vient de présenter la nouvelle Série 1, cette version reste encore disponible. Bénéficiant d'une instrumentation numérique et d'un bel écran central, d'une habitabilité suffisante, tout juste dans la moyenne de la classe, et d'un coffre correct, cette Série 1 se révèle plaisante à mener dans cette version 116i, mais pas grâce à l'agrément de son ensemble moteur-boîte, trop juste pour animer les 1 355 kg. En effet, sans être réellement sous-motorisée, elle peine un peu en accélération et surtout en reprises. Autre grief, la commande de boîte accrocheuse oblige à bien décomposer les mouvements et la longue course de l'embrayage est pénible dans les embouteillages. Pour le reste, le confort est correct et le comportement s'avère précis. La direction distille une bonne remontée d'informations. Cependant, même si cette 116i est une bonne compacte, le compromis confort/comportement est perfectible. Au final, pour "seulement" 1 450 € de plus, nous vous conseillons la 118i de 136 ch offrant davantage de couple.

Cette version n'est plus disponible que sur les stocks restants. Plus qu'un restylage, la nouvelle Série 1 se démarque avec sa calandre modifiée.

+ Qualité de l'habitacle
Prestige du blason
Style dynamique

− Prix
Consommation
Diamètre de braquage

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1152.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Cette BMW 116i manque bien trop de peps et d'agrément. En conséquence, quitte à faire un effort financier important pour rouler dans un véhicule du constructeur de Munich, nous vous conseillons de vous tourner vers la 118i dotée d'une boîte automatique. Elle est bien sûr plus chère, mais elle vous en donnera plus pour votre argent.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	109 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	190 à 1 380
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,32 / 1,80 / 1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	380

Performances

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	33,4
0 à 100 km/h (s)	11,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	17,3 / 13 / 10,2
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,9		
Ville : 7,7	Route : 6,7	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 608	Capacité réservoir (l) : 42[1]	

[1] 725 km avec réservoir 50 l. (55 €).

Équipements de série

6 airbags, clim. auto., dém. sans clé, détec. pluie/lum., frein. auto. anticollision, instrum. de bord numérique, jantes acier 16 pouces, régul. vit., syst. multimédia avec écran tactile, GPS…

Options (€)

Affichage tête haute	1 050
Toit ouvrant	1 250
Sellerie cuir	1 720

BMW Série 1 *Les lois de la traction*

▶ 118i Edition Sport — **38 800 €**

Rejet de CO_2 : **131 g/km**	Malus écologique : **330 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



La troisième génération de Série 1 est rentrée dans le rang : ce n'est plus une propulsion. Mais BMW ne découvre pas l'exercice (Série 2 Active et Gran Tourer, X1 et X2, sans parler des Mini) et sa compacte se hisse d'emblée parmi les meilleurs châssis de la catégorie, même si elle a perdu le côté joueur et le ressenti tout en finesse de sa devancière. Elle en profite pour gagner considérablement en confort. Cette nouvelle architecture à moteur transversal bénéficie également à l'habitabilité, toujours pas extraordinaire mais enfin dans la moyenne. C'est le contraire pour l'ergonomie : autrefois exemplaire, elle a fait un grand bond en arrière, avec pour plus gros reproche une instrumentation numérique biscornue et beaucoup moins lisible que les systèmes Audi ou Mercedes. La joie n'est pas non plus au rendez-vous côté mécanique à cause d'un 3 cylindres guère enjoué et surtout d'un étagement de boîte trop long. Au moins la 118i est-elle sobre. Attention, le prix catalogue ne paraît pas délirant mais l'équipement est pingre, et les options chères.

Conséquence du moteur désormais transversal, le rayon de braquage augmente sensiblement (jusqu'à 1 m selon les versions).

+ Châssis très réussi
Compromis confort/efficacité
Habitabilité en hausse

− Instrumentation peu lisible
Performances décevantes
Tarif (+ 2 100 €)

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1049.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

il n'y a pas de quoi faire un drame de la nouvelle architecture de la Série 1 : oui, elle a perdu en caractère, mais elle n'en reste pas moins l'une des compactes les plus dynamiques du marché (guère mise en valeur par ce 3 cylindres), tout en comblant son retard en habitabilité et en confort. Dommage pour l'ergonomie en nette régression.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 4 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1 480
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,32 / 1,80 / 1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	380

Performances

Vitesse maxi (km/h)	209
1 000 m D. A. (s)	30,4
0 à 100 km/h (s)	8,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,2
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,2		
Ville : 7,9	Route : 6,7	Autoroute : 5,9
Autonomie (km) : 626	Capacité réservoir (l) : 42	

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AV/AR, climatisation, sellerie mixte tissu/similicuir, essuie-glaces et phares auto., démarrage sans clé, Park Assist, phares full LED, régul. de vitesse, GPS sur écran tactile 8,8 pouces, jantes alliage 17 pouces…

Options (€)

Climatisation auto. bizone	560
Régulateur adaptatif	460
Affichage tête haute	910
Sellerie cuir	600
Toit ouvrant	1 150

BMW Série 1 *Toujours attractive ?*

▶ 118d M Sport — **43 600 €**

Rejet de CO_2 : **130 g/km**	Malus écologique : **310 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



La dernière génération de la compacte Série 1 fait l'objet d'une véritable révolution. En effet, BMW a décidé de supprimer un pan de son histoire. La compacte allemande n'est plus une propulsion mais une traction ! Une révolution qui, au-delà d'hérisser les poils des puristes, convint au quotidien. Car, la compacte allemande a conservé son agilité et son dynamisme. En revanche, cette version 118d marque le pas quant aux performances. Le temps de 31 s pour réaliser le 1000 m départ-arrêté la place en dessous de ses historiques rivales Audi et Mercedes. Et puis, on espérait la bavaroise plus sobre, notamment en ville. Par ailleurs, l'habitacle est tiré à quatre épingles et permet d'accueillir quatre adultes sans difficulté. Dommage que le tunnel de servitude limite l'usage de la place du centre. Heureusement, les assises latérales arrière, moins creusées, offrent une agréable position. Une bonne nouvelle pour les passagers mais qui se trouve altérée par un coffre peu profond et doté d'un volume insuffisant.

Propulsion ou traction ? Cette question n'a pas de sens pour les automobilistes qui recherchent de l'agrément.

+ Consommation
Comportement routier
Habitabilté

– Boîte auto perfectible
Volume du coffre
Tarif

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1102.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La nouvelle Série 1 a réussi sa mue en passant en traction. Une révolution qui heureusement n'a pas bouleversé son identité BMW. Les qualités routières de cette compacte sont restées intactes tout comme sa finition sans reproche. Seule la présentation mériterait d'être un peu moins terne et sombre.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,32 / 1,80 / 1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	380

Performances

Vitesse maxi (km/h)	216
1 000 m D. A. (s)	31
0 à 100 km/h (s)	9,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,5
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,7		
Ville : **6,7**	Route : **5,4**	Autoroute : **5**
Autonomie (km) : **736**	Capacité réservoir (l) : **42**	

Équipements de série

6 airbags, AFIL, antipatinage ARB, Bluetooth, climatisation auto, capteurs pluie/luminosité, ESP, parking semi-automatique, GPS, sièges AV réglables en hauteur, régulateur/limiteur de vitesse, phares LED, fermeture centralisée à distance, vitres et rétros électriques…

Options (€)

Réglage gauche/droite climatisation	560

BYD Dolphin *Un pavé dans la mare ?*

▶ 204 ch Design — **35 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **nc**	Garantie : **nc**



Après Aiways, SAIC, Geely, etc, BYD s'attaque au marché européen avec la Dolphin. Cette berline compacte dispose d'une dimension de 4,29 m et une batterie de 44,9 kWh pour l'entrée de gamme et 60,4 kWh pour les finitions supérieures. BYD annonce une autonomie de 427 km et surtout un tarif de 35 990 € ! Un atout de taille accompagné en plus d'un riche équipement de série. Et dans l'habitacle, la Dolphin ne déçoit pas non plus. La finition est tout à fait correcte avec des matériaux doux au toucher. Les quelques plastiques durs ne sont pas trop dérangeants. Les sièges offrent un excellent niveau de confort et les rangements multiples sont bien pensés. Mais tout n'est pas parfait. Le volume du coffre est limité et souffre d'un seuil de chargement trop haut. Et sur la route, la Dolphin montre rapidement ses limites avec une motricité problématique au démarrage mais aussi quand elle est lancée. Un stage de perfectionnement s'annonce indispensable pour espérer pouvoir séduire les automobilistes européens.

Cette Dolphin fait notamment face à la Volkswagen ID.3 et à la Renault Megane E-Tech 100 % électrique.

+ Tarif agressif
Bien finie et équipée
Confortable

– Comportement routier
Coffre mal dessiné
Recharge lente

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1139.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Très compétitive, voire agressive en tarifs, bien placée en autonomie, bien finie, suréquipée et confortable, cette compacte chinoise baptisée Dolphin est pleine de promesses sur le papier. Mais, il lui reste beaucoup de progrès à faire en comportement et ce n'est pas encore le moindre des détails sur la route !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	LFP / 60,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	310 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,29 / 1,77 / 1,57
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	345

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	160
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : nc		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Conso. (kWh/100 km) : **nc**	Charge normale/rapide : **6h12 / 40 mn**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès mains-libres, AFIL active, caméra de recul 360°, clim auto bizone, conduite semi-autonome, détecteurs de pluie/luminosité, fonction V2L, instrumentation de bord numérique, jantes 17 pouces, phares auto à LED, pompe à chaleur, régulateur de vitesse adaptatif, sièges AV et volant chauffants, système multimédia avec écran central 12,8 pouces avec GPS/prises USB-C, toit vitré panoramique…

Citroën C4 *Tout doucement*

1.2 PureTech 130 Max — **33 030 €**

Rejet de CO_2 : **130 g/km** | Malus écologique : **310 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Confort au-dessus du lot
Habitabilité généreuse
Tarifs attractifs

– Dynamisme absent
Présentation perfectible
Petit coffre

La C4 est de retour avec une silhouette surélevée et bodybuildée. On retrouve la signature lumineuse à deux étages associée à une poupe à la fois fuyante et haut perchée. Ce choix stylistique ne joue pas en faveur de la garde au toit aux places arrière, correcte sans plus. Les passagers arrière pourront en revanche prendre leurs aises grâce à une longueur aux jambes royale. Ils savoureront alors d'autant mieux le moelleux de la suspension à butées hydrauliques. En pleine santé, le trois-cylindres Puretech profite quant à lui d'une boîte auto. docile. À l'intérieur, le tableau est moins flatteur : les matériaux de la partie basse de la planche de bord et certains commodos sont rustiques, l'instrumentation numérique est minimaliste, tandis que le système infotainment se révèle désuet et pas toujours intuitif. Des travers pardonnés lorsqu'on arrive à la grille des tarifs : à 26 730 € en entrée de gamme et 33 030 € dans cette version d'essai bien motorisée à l'équipement pléthorique, la Citroën se révèle très compétitive.

Augmenté de 840 € début 2022, son prix a baissé de 1 540 € en 2023 et vient de reprendre 1 830 € !

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1072.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Une berline qui ne se pique pas de dynamisme mais préfère tout miser sur le confort, cela mérite qu'on s'y intéresse. Attention toutefois, la nouvelle C4 va loin dans la démarche. Amateurs de sportivité, passez votre chemin, il n'y a rien pour vous ici. Les autres pourront trouver du charme à cette compacte douillette et facile à vivre.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	131 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36/1,83/1,53
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	380

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5.7		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, affichage tête haute, AFIL active, aide au parking AV/AR, cam. de recul, chargeur induction, régul. adaptatif, freinage auto. d'urgence, sellerie cuir, sièges AV chauffants, fermeture centralisée, GPS…

Options (€)

Sièges AV massants + siège conducteur à réglages électriques	400
Toit ouvrant vitré	900
Volant chauffant	150
Connected Cam	270

Citroën ë-C4 *Coup de jus chez les compactes*

136 ch / 54 kW Electrique Max — **44 100 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Confort Citroën
Tarif contenu
Douceur de conduite

– Autonomie moyenne
Finition légère
Conduite placide

Autant l'ancienne C4 était discrète, autant la nouvelle se remarque en mélangeant les genres entre compacte et SUV. La présentation intérieure moderne reste typiquement Citroën. Le moelleux des sièges Advanced Confort à mémoire de forme l'est tout autant. Aux côtés de la suspension à butées hydrauliques progressives, ils participent au confort digne de la réputation de la marque. Cette version ë-C4 y ajoute le silence de la fée électricité. Déjà vu sur les cousines Peugeot e-2008 et DS3 E-Tense, ce moteur de 136 ch offre une douceur appréciable. Encore faut-il rester patient derrière le volant, puisque les 1 646 kg de l'ensemble n'en font pas un foudre de guerre. De toutes façons, l'amortissement très souple qui génère d'amples mouvements de caisse n'incite pas à hausser le rythme. La direction peu informative, le manque de précision et l'autonomie qui fond comme neige au soleil en abusant de l'accélérateur sont une invitation à rouler piano. La batterie de 50 kWh autorise un trajet de 260 km.

Un profil fastback atypique, des traits tourmentés et une garde au sol haute : la C4 surprend. Son tarif a grimpé de 3 800 € en deux ans.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1078.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Dans une catégorie où le classicisme prévaut, la C4 parie sur un positionnement différent. Ni vraie compacte, ni SUV, elle va tenter de trouver son public en privilégiant un confort de très haut niveau au dynamisme de conduite. Cette version électrique y ajoute un tarif agressif dans l'absolu, mais son autonomie reste quelconque.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/50
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36/1,80/1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	369

Performances

Vitesse maxi (km/h)	152
1 000 m D. A. (s)	32,4
0 à 100 km/h (s)	10,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,3
Freinage 90/130 km/h (m)	32/64

Autonomie

Moyenne (km) : 266		
Ville : 294	Route : 289	Autoroute : 216
Conso. (kWh/100 km) : 17,6	Charge normale/rapide : 8h/30 min à 80 %	

Équipements de série

6 airbags, Bluetooth avec MP3 et ports USB, caméra de recul, clim auto bizone, conduite autonome de niveau 2, détecteur d'angles morts, écran tactile, GPS, jantes alu 18 pouces, Mirror Screen, lecture des panneaux, phares à LED, phares et essuie-glaces auto, plancher de coffre à deux positions, régulateur adaptatif, sellerie cuir, sièges AV chauffants…

Options (€)

Chargeur embarqué 11 kW	350
Park Assist et caméra 360 °	350

Citroën ë-C4 *Tout pour le confort*

156 ch / 54 kWh Max — **45 100 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus écologique : **4 000 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Rien ne différencie une C4 d'une ë-C4, hormis l'absence d'échappement. Son prix vient de baisser de 1 800 €.

La berline compacte de Citroën a récemment reçu une nouvelle motorisation électrique. Forte de 156 ch, la ë-C4 améliore ses performances, mais conserve avant tout son credo : le confort. À cela s'ajoutent le silence et la douceur de conduite de cette motorisation électrique. À bord, la présentation trahit la volonté de réaliser des économies : les plastiques sont durs et les ajustements pas toujours bien réalisés. L'habitabilité est correcte, mais les plus grands gabarits ne seront pas bien lotis à l'arrière. En même temps que ce nouveau moteur, la ë-C4 reçoit une nouvelle interface multimédia à l'ergonomie perfectible. Le point positif de cette motorisation électrique, c'est sa consommation contenue qui permet à l'auto d'afficher une autonomie supérieure de 15 km à celle de sa cousine la Peugeot e-308 (pourvue du même moteur). Dans cette finition Max, le chargeur embarqué de 11 kW, comme la conduite semi-autonome sont toujours au rayon des options, mais l'affichage tête haute est de série.

+ Confort
Consommation contenue
Silence

– Finition
Autonomie
Performances

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1147.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Citroën ë-C4 améliore, ici, ses principales qualités que sont sa sobriété et son confort. Toutefois, la puissance proposée par ce nouveau moteur électrique aurait pu être plus importante, toute comme la capacité de sa batterie qui aurait octroyé au modèle une autonomie digne de ses principales rivales.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	Li-Ion / 54 (brute)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36 / 1,80 / 1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	369

Performances

Vitesse maxi (km/h)	151
1 000 m D. A. (s)	31,6
0 à 100 km/h (s)	9,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 65

Autonomie

Moyenne (km) : 345		
Ville : **375**	Route : **390**	Autoroute : **280**
Conso. (kWh/100 km) : **14,9**	Charge normale/rapide : **8 h / 30 min.**	

Équipements de série

Aide au démarrage en côte, 6 airbags, accès/dém. mains-libres, affich. tête haute, pompe à chaleur, câble type 2, Bluetooth, radars AR, cam. de recul, clim auto, freinage d'urgence automatique, capt. pluie/lum., compt. num., régul./limit. de vitesse, rétros électriques, écran tactile/prises USB/système audio…

Options (€)

Chargeur embarqué 11 kW triphasé	400
Peinture métallisée	700
Sièges avant chauffants	500

Citroën C4 *Retour à la tradition*

1.5 BlueHDi 130 Max — **35 850 €**

Rejet de CO_2 : **121 g/km**	Malus écologique : **125 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Cette version diesel quitte le catalogue et n'est donc plus disponibles que sur les stocks restants.

Au démarrage à froid, le BlueHDi 130 ch donne de la voix : cela faisait même longtemps que nous n'avions pas entendu un diesel aussi sonore. Heureusement, les claquements s'atténuent à chaud, sans jamais disparaître complètement. À l'accélération, ils reviennent même à la charge, comme si le moteur s'invitait dans l'habitacle. C'est là le seul vrai défaut de ce groupe motopropulseur car, pour le reste, il coche toutes les cases. Souple, il forme un couple bien accordé avec la transmission EAT8, qui engrène les rapports avec rapidité et sans à-coups. Coupleux, il inspire cette sensation de force tranquille propre au diesel. Réputée pour son confort, la C4 se montre moins souple dans cette version. Rien qui ne profite pourtant à son agilité : la direction manque toujours un peu de précision, et le train avant ne se distingue pas par son tranchant. C'est finalement sur autoroute, à 130 km/h stabilisés, que cette C4 se révèle le plus à l'aise, ce qui sied parfaitement à un diesel.

+ Rapport prix/équipement
Sobriété
Confort

– Moteur bruyant
Encombrement vs habitabilité
Lacunes de finition

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1082.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La C4 diesel est avant tout destinée aux gros rouleurs, même si elle se révèle un peu trop bruyante et perd de son aptitude à survoler la route, sans progresser en qualité de finition, ni en habitabilité. C'est donc avant tout à sa sobriété et à son rapport prix/équipement qu'elle doit de briller, face à une concurrence plus claire semée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36 / 1,80 / 1,53
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	380

Performances

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	32,6
0 à 100 km/h (s)	10,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 64

Consommations

MOYENNE (l / 100 km) : 5,3		
Ville : **5,6**	Route : **5,2**	Autoroute : **5,2**
Autonomie (km) : **943**	Capacité réservoir (l) : **50**	

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, aff. tête haute, Bluetooth, cam. de recul, clim., frein. auto. d'urgence, détec. pluie/lum., jantes alliage 18 pouces, recharge par induction, régul. de vit. adapt., sièges chauff., vitres et rétros électriques, syst. multimédia sur écran tactile…

Options (€)

Caméra connectée	270
Park Assist 360°	350
Toit ouvrant vitré	900

DS 4 *Dans la cour allemande*

E-Tense 225 Pallas — **46 700 €**

Rejet de CO_2 : **32 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Confort
+ Contenu technologique
+ Qualité de présentation

− Prix exagéré
− Options trop chères
− Habitabilité AR

Cette DS 4 reprend le châssis de la Peugeot 308 et de l'Opel Astra, elle se démarque par un style très DS avec notamment des grandes roues de 20 pouces (en option) qui lui permettent de s'imposer sur la route. A l'intérieur, DS a soigné les détails avec une planche de bord entièrement en Alcantara et des commandes en aluminium guilloché, façon horlogerie. Bref, on flirte avec le sans faute. Seule ombre au tableau, les places à l'arrière. Cette DS 4 s'appréciera à deux, beaucoup moins à quatre et surtout pas à cinq. Par contre, il y a de la place dans le coffre (390 dm³). Sous le capot, DS a repris la technologie hybride rechargeable que l'on connait sur le DS 7 Crossback, à savoir un 4 cylindres turbo essence 1.6 de 180 ch, qui, soutenu par un bloc électrique de 110 ch, permet une puissance combinée de 225 ch et un couple de 360 Nm. Question autonomie, DS annonce 55 km en tout électrique. La batterie Li-ion se recharge en 1h40. Au chapitre du comportement, rien à redire, la suspension pilotée par caméra offre un confort unique en son genre.

En modifiant ses finitions, DS brouille les pistes questions prix mais c'est toujours plus cher...

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1106.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La française DS 4 joue (enfin) dans la cour des allemandes. La compacte premium du groupe Stellantis (ex-PSA) offre des prestations qui dépassent la concurrence directe. Reste que son plus grand défi va être de s'imposer et de se faire un nom dans le premium, ce qui n'est pas une mince affaire.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/12,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	225/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	360/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,40/1,83/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	390

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	233
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,4		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **40**	

* Données constructeur.

Équipements de série

Affichage tête haute, caméra de recul, chargeur embarqué 7,4 kW, clim bizone, feux AV matriciels, freinage auto d'urg., GPS, régul. vit. adaptatif, sellerie Alcantara, suspension pilotée par caméra…

Options (€)

Jantes alliage 20"	1 200
Peinture métallisée	790
Sièges AV élec. & chauf.	1 350
Vision de nuit	1 800
Toit ouvrant	950

DS 4 *Doux diesel*

1.5 BlueHDi 130 Pallas — **39 400 €**

Rejet de CO_2 : **125 g/km**	Malus écologique : **210 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Confort
+ Equipement riche
+ Qualité de finition

− Performances limitées
− Ergonomie syst. multimédia
− Encombrement/habitabilité

La dernière DS 4 étonne par son style agressif surtout dans la finition Performance Line conçue pour lui donner plus de dynamisme grâce à sa calandre, son diffuseur arrière et ses jantes noires. Cependant, sur la route, cette compacte montre peu d'entrain. Le 1.5 BlueHDi monte plus souvent dans les tours en donnant le sentiment de forcer à la moindre sollicitation à cause d'un manque de couple. Mais, le moteur forme un bon binôme avec la transmission EAT8. Au chapitre comportement routier, le confort est remarquable grâce à la suspension pilotée. Le châssis participe également à ce bon bilan en alliant efficacité et souplesse pour les longs trajets. L'insonorisation, enfin, accentue cette sensation de confort en filtrant correctement les bruits d'air et de roulements. Au sein de l'habitacle, le soin apporté à l'assemblage et aux matériaux est remarquable. Mention particulière au très original motif marbré sur le volant et aux applications d'Alcantara. L'habitabilité est suffisante sans être toutefois généreuse.

Le volume du coffre de la DS4, avec 371 dm³, ne constitue pas une référence au sein de sa catégorie.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1102.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La DS 4 offre une finition et une présentation impeccables et son rapport prix/équipement se montre très avantageux. Le moteur diesel est tout aussi appréciable même si plus de dynamisme serait souhaitable. Mais les gros rouleurs sauront oublier ce léger désagrément en profitant d'un confort remarquable.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,40/1,83/1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	371

Performances

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	33,6
0 à 100 km/h (s)	12
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	11,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,8		
Ville : **6,2**	Route : **5,6**	Autoroute : **5,5**
Autonomie (km) : **896**	Capacité réservoir (l) : **52**	

Équipements de série

6 airbags, antibrouillards, clim. auto., Bluetooth, capteurs pluie/lumin., instrum. numérique, jantes alliage 19 pouces, phares LED, radar de recul, système multimédia avec écran tactile GPS/Android Auto et apple CarPlay/prises USB, volant cuir, vitrage AR surteinté…

Options (€)

Caméra 360°	560
Suspension pilotée par caméra	1 100
Hayon motorisé	400
Conduite semi-autonome	550
Peinture métallisée	900

Ford Focus *Une bonne formule*

▶ 1.0 flexifuel 125 ST-Line X — **33 150 €**

Rejet de CO_2 : **123 g/km**	Malus écologique : **170 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Seule cette offre 125 ch est proposée sur la Focus Flexifuel.

À l'heure où les garagistes installent des boîtiers E85 à tour de bras, Ford a décidé de commercialiser le système en série sur sa Focus. Ainsi, le modèle Flexifuel repose sur le très réussi moteur 3 cylindres de 125 ch. Disponible et doté de performances tout à fait correctes, il sied comme un gant à cette auto. Et comme son nom l'indique, ce bloc fonctionne indifféremment au sans-plomb et à l'E85. Sur la route, cette déclinaison offre des prestations identiques aux classiques essence ou diesel. Très agréable à mener, la Focus ménage un bon confort et sa tenue de route est particulièrement précise. Au chapitre économique, l'utilisation de l'E85, détectée par le calculateur moteur, implique une surconsommation de 1,5 l/100 km. Importante, mais, au regard des prix des deux carburants en station, il n'y a pas photo. Enfin, signalons que la Focus vient aussi de profiter d'un restylage réussi, modifiant l'habitacle avec, notamment, une technologie embarquée à la page. Dommage que les commandes de climatisation tactiles ne soient pas très pratiques.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1114.

+ Agrément de conduite
Budget carburant imbattable
Habitabilité

– Suspensions un peu fermes
Fin de carrière
Présentation

NOTRE AVIS ★★★★☆

Une belle (re)découverte. Avec un plein à 40 €, la Focus Flexifuel n'a pas de vraie rivale dans la catégorie. Sa boîte double embrayage, sans être un exemple de réactivité, offre la douceur nécessaire au quotidien. Reste qu'affichée à partir de 33 150 €, cette Focus, restylée et technologiquement à jour, fait payer cher ses qualités.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	125 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	170 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,39/1,85/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	439

Performances

Vitesse maxi (km/h)	198
1 000 m D. A. (s)	31,7
0 à 100 km/h (s)	9,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,6		
Ville : **7,9**	Route : **7,3**	Autoroute : **7,6**
Autonomie (km) : **684**	Capacité réservoir (l) : **52**	

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage sans clé, caméra de recul, clim auto, chargeur induction, détecteurs pluie/luminosité, ESP, freinage auto anticollision, Isofix, jantes alliage 17 pouces, régul. adaptatif, rétros ext. rabattables élec., phares LED, syst. multimédia écran tactile 13 pouces/GPS, Android Auto et Apple CarPlay/prises USB…

Options (€)

Affichage tête haute	450
Alarme	300
Peinture métallisée	850

Hyundai i30 *Quelconque !*

▶ 1.0 T-GDI 120 N Line — **33 640 €**

Rejet de CO_2 : **135 g/km**	Malus écologique : **540 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **5 ans, km illimité**



Plus rare chez Hyundai que chez d'autres constructeurs, l'augmentation de tarif atteint 2 470 € sur ce modèle en deux ans.

Si Hyundai marque des points avec ses modèles hybrides et électriques, c'est beaucoup moins le cas sur le chapitre des berlines compactes comme l'i30. Et ce n'est pas son récent restylage ni l'adoption d'une micro-hybridation qui vont changer quelque chose. La nouveauté tout d'abord : un alterno-démarreur de 48 V censé assister le 3 cylindres essence qui ne développe que 120 ch. Sur le papier, le 48 V permet de réduire son appétit. Si le système est transparent pour le conducteur, il ne le sera pas pour le portefeuille car alourdie, l'i30 consomme de façon excessive. Chaussée de jantes de 18 pouces, elle s'avère en outre sèche à basse vitesse, et à 50 km/h, aucune irrégularité de la route n'est épargnée. Par contre, rien à redire sur le comportement. Le restylage se remarque aussi à l'extérieur avec une nouvelle forme de calandre, de bouclier et d'optiques. À l'intérieur, l'i30 reçoit une instrumentation semi-numérique inédite et un système multimédia à jour. L'habitacle est soigné et les commandes physiques tombent facilement sous la main.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1082.

+ Dotation généreuse
Garantie 5 ans
Volume du coffre

– Consommations
Performances moyennes
Suspensions trop fermes

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La concurrence est rude sur le marché des compactes et la coréenne Hyundai i30, même si elle ne démérite pas, n'apporte rien de transcendant. Une ligne quelconque, des performances qui le sont tout autant et des consommations pas vraiment portées sur la sobriété : elle est condamnée à faire de la figuration.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	172 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,34/1,80/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	427

Performances

Vitesse maxi (km/h)	179
1 000 m D. A. (s)	33
0 à 100 km/h (s)	11
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	11,4
Freinage 90/130 km/h (m)	30/62

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,4		
Ville : **7,4**	Route : **7,2**	Autoroute : **7,6**
Autonomie (km) : **675**	Capacité réservoir (l) : **50**	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aides au parking AV/AR, capteurs pluie/luminosité, clim bizone, jantes alliage 18 pouces, phares LED, vitres et rétros électriques, fermeture centralisée, syst. multimédia avec écran tactile 10,25", siège conducteur électrique…

Options (€)

Peinture métallisée	630
Toit panoramique ouvrant	990

Mazda 3 *Pas encore au point*

▶ 2.0 SkyActiv-X 186 M Hybrid Nagisa — **33 100 €**

Rejet de CO_2 : 117 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 9 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km



+ Présentation soignée
Direction précise
Rapport prix/équipement

– Consommation urbaine
Confort ferme
Visibilité périphérique

Mazda décline sa technologie SkyActiv-X sur sa compacte. Alliant un bloc essence doté d'un allumage par compression et une micro-hybridation 24 V, l'ensemble annonce un appétit de diesel... Dans la réalité, s'il est contenu, ce n'est pas encore la révolution. Cette "3" SkyActiv-X boit 0,5 l de moins sur autoroute qu'une Toyota Auris Hybride 180 ch, mais elle est bien moins sobre. Les sensations restent celles d'un 4 cylindres atmosphérique lambda, avec le creux à bas régime dont on a perdu l'habitude avec la généralisation du turbo. Et n'attendez pas plus d'enthousiasme dans les tours, ce bloc est du genre paisible malgré ses 186 ch. On reste donc sur sa faim en agrément et c'est dommage car le châssis typé sport ne demande qu'à montrer ses capacités. Le mauvais filtrage des suspensions est d'autant plus ennuyeux. Contrepartie de ce long capot et de cette poupe fuyante, il faut aussi composer avec des places arrière et un coffre guère accueillants. On se console avec le dessin et la finition du mobilier, toujours aussi élégants, mais c'est un peu maigre.

Pas de révolution mécanique mais un style suffisamment spécifique pour se démarquer des autres compactes.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1049.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

On a envie de l'aimer, cette Mazda3, avec ses lignes et sa présentation pleines de charme, et ce nouveau moteur sans équivalent sur le marché. Hélas, non seulement ce dernier ne brille pas par son agrément, mais il ne tient pas vraiment ses promesses de sobriété hors autoroute. Et l'élégance de la "3" se paie sur le plan pratique...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	186 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	224 à 3 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,46/1,80/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	339

Performances

Vitesse maxi (km/h)	216[1]
1 000 m D. A. (s)	30,6
0 à 100 km/h (s)	9,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	18/12,5/9,2
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

[1] Donnée constructeur

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,1		
Ville : 8	Route : 6,9	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 718	Capacité réservoir (l) : 51	

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage sans clé, clim. auto. bizone, sélecteur de mode de conduite, caméra 360°, alerte d'angle mort, régul. adaptatif, système GPS/multimédia sur écran 8,8 pouces compatible Android Auto/Apple CarPlay, hi-fi Bose 12 HP, jantes alliage 18 pouces…

Options (€)

Peinture métallisée	600
Peinture spéciale	900

Mercedes Classe A *Adieu définitif*

▶ 180 AMG Line — **41 450 €**

Rejet de CO_2 : 133 g/km	Malus écologique : 400 €	Puissance fiscale : 7 CV	Garantie : 2 ans, km illimité



+ Présentation
Prestations correctes
Ergonomie en progrès

– Politique tarifaire
Equipements
Insonorisation

Modèle à succès en France et en Europe, la Classe A, tout juste restylée, n'aura pourtant pas de descendance, les grands pontes de Mercedes ayant décidé de recentrer la marque à l'étoile sur le luxe et d'abandonner le premium. Néanmoins, pour l'instant, la Classe A est là. Et bien là. Notre version A180, qui est désormais l'entrée de gamme, est dotée d'un moteur Renault 1.3 essence micro-hybridé. Question style, les modifications sont assez discrètes ; la signature lumineuse a été modifiée et un double bosselage sur le capot apparaît. À bord, on retrouve toujours la double dalle, mais la souris tactile installée sur la console centrale a disparu, tout comme les mini-boutons sensibles au volant. L'instrumentation numérique évolue également avec des possibilités de configuration plus nombreuses et les aides à la conduite, notamment le système de maintien en ligne, sont moins intrusives. Bref, pas de franches nouveautés, mais une remise à jour salutaire qui l'aurait été encore plus si le constructeur avait travaillé sur l'insonorisation.

La Classe A est disponible avec un 1.3 essence d'origine Renault qui offre des prestations correctes. Son prix augmente de 1 198 €.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1131.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La Classe A répond parfaitement à une demande de la part du marché, à savoir une petite berline pas pratique pour deux sous, hors de prix, mais très bien finie avec un style bien à elle et un intérieur haut de gamme. Son moteur de 136 ch ne fait pas de vague, mais il affiche une consommation dans la moyenne.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 332
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 660
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,43/1,80/1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	348

Performances

Vitesse maxi (km/h)	199
1 000 m D. A. (s)	31,6
0 à 100 km/h (s)	9,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,7		
Ville : 7,7	Route : 6,1	Autoroute : 6,2
Autonomie (km) : 641	Capacité réservoir (l) : 43	

Équipements de série

6 airbags, dém. sans clé, cam. recul, châssis sport, clim. bizone, dét. pluie/lum., induction, jantes 18 pouces, LED, syt. multimedia…

Options (€)

Airbags lat. AR	450
Clim. quadrizone	600
Jantes 19 pouces	900
Phares adapt.	350
Régul. vit. adapt.	500

MG 4 *Atout prix, mais pas sans coût...*

▶ 51 kWh 170 ch Standard — **24 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



À 24 990 €, avec une garantie de 7 ans ou 150 000 km, l'anglo-chinoise MG 4 est, sur le papier, une bonne affaire même sans bonus: une berline compacte spacieuse et confortable dotée d'un moteur électrique de 170 ch et d'une batterie de 51 kWh. Le problème, c'est que l'autonomie de la version Standard n'en fait pas une compacte polyvalente. Selon nos mesures, elle parcourt à peine 300 km en moyenne. Et à peine plus de 200 km sur autoroute, ce qui revient à s'arrêter tous les 180 km. Et là, il faut être patient. Pour réduire ses coûts, la MG 4 d'entrée de gamme se contente de chargeurs peu puissants. Pour le reste, avec 170 ch sous le capot pour près de 1,7 tonne, la "petite" MG 4 distille des sensations de conduite quelconques. Comme l'agrément de conduite. À bord, la place ne manque pas. Nonobstant l'absence du GPS, pour le tarif, l'équipement est complet. Mais l'ambiance est fade, la qualité des plastiques perfectible et la finition manque de précision.

La MG 4 n'a plus droit au bonus mais MG propose son propre "bonus", 5000€, abaissant le prix à 24990€!

+ Rapport prix/équipement
Confort
Habitabilité

− Autonomie
Aides à la conduite
Recharge lente

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1123.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'offre apparaît au premier abord alléchante! Mais la MG 4 Standard impose trop de concessions: son autonomie limitée, sa vitesse de charge un peu lente, un agrément de conduite en berne et une qualité de finition très perfectible. Reste également à achever la mise au point des aides à la conduite. Insupportables!

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	LFP/51
Puissance maxi (ch à tr/mn)	170/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,29/1,84/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	350

Performances

Vitesse maxi (km/h)	167
1000m D. A. (s)	30,3
0 à 100km/h (s)	8,2
Reprises 90 à 130km/h (s) en D	7,1
Freinage 90/130km/h (m)	31/64

Autonomie

Moyenne (km) : 284		
Ville : 314	Route : 318	Autoroute : 222
Conso. (kWh/100km) : 18,4	Charge normale/rapide : 9 h/40 mn[1]	

[1] Charge rapide de 10 à 80 % de charge, donnée constructeur.

Équipements de série

4 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide park. AR, Bluetooth, clim. auto., phares à leds, régul. vit. adaptatif, rétros et vitres élec., syst. multimédia sur écran tactile 10,25 pouces, prises USB, système Android Auto et Apple CarPlay…

Options (€)

Peinture métallisée	650
Sellerie similicuir	650

MG 4 *Pas besoin du bonus pour être attractive*

▶ 204 ch / 64 kWh Luxury — **30 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



Malgré l'absence de bonus écologique, la MG 4 reste l'un des modèles électriques les plus attractifs du marché. Mais son prix n'est pas son seul atout. À bord, le modèle propose, par exemple, une belle habitabilité. Au rayon des points négatifs, la planche de bord souffre toujours d'une présentation austère et d'une finition très perfectible. Quant au système d'infodivertissement, il manque toujours de réactivité. Toutefois, il bénéficie maintenant d'un planificateur de trajet. Cette mise à jour de la MG 4, opérée à l'été 2023, a permis d'améliorer la recharge (26 min pour passer de 10 à 80 %). Sur la route, la MG4 se positionne comme une compacte dynamique bien tenue en bride par les aides à la conduite désormais mieux calibrées. Et si la suspension peut s'avérer un poil ferme, elle permet de contenir le roulis. La puissance procure des performances raisonnables compte tenu du poids important. Cela se traduit par une consommation un peu élevée, mais qui permet d'afficher une autonomie mesurée de 365 km.

Le look de la MG 4 est surprenant, mais il cache de belles aptitudes (performances, agrément) sur la route.

+ Belle habitabilité
Agrément/tenue de route
Rapport prix/équipements

− Présentation austère
Consommation
Volume du coffre

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1148.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le bonus a permis à la MG 4 de se faire connaître très rapidement auprès des acheteurs français. Maintenant que la berline compacte électrique anglo-chinoise n'y a plus droit, elle s'appuie sur ses forces intrinsèques: habitabilité, tenue de route, performances… Et elle est loin d'avoir dit son dernier mot.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	Li-Ion NMC/64
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,29/1,84/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	335

Performances

Vitesse maxi (km/h)	167
1000m D. A. (s)	29,6
0 à 100km/h (s)	8
Reprises 90 à 130km/h (s) en D	6,2
Freinage 90/130km/h (m)	29/61

Autonomie

Moyenne (km) : 365		
Ville : 400	Route : 410	Autoroute : 285
Conso. (kWh/100km) : 17,3	Charge normale/rapide : 10 h/35 min	

Équipements de série

Accès/dém. sans clé, AFIL, aide parking, 6 airbags, clim auto, dét. pluie/luminosité, frein. auto urg., induction, instr. numérique, jantes alliage, phares LED, pompe à chaleur (sur MG4), rég./lim. vit., rétros rabatt. élec., système multimédia écran tactile/Bluetooth/USB, vitres et rétros électriques…

Options (€)

Peinture métallisée	650

MG 4 *Mais où s'arrêtera-t-elle ?*

▶ 245 ch / 77 kWh Autonomie Étendue Luxury — 34 490 €

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



L'aileron donne de l'allure à la MG 4 mais lui fait perdre une quinzaine de kilomètres d'autonomie !

La MG 4 est plutôt bien née, fin 2022. Avec ses prix cassés, elle constitue depuis une belle épine dans les pneus de la concurrence. Alors quand l'anglo-chinoise remet le couvert avec 41 ch de plus et une batterie de 77 kWh, la messe semble dite. Au-delà de la puissance, elle parcourt ainsi en moyenne plus de 420 km, voire 470 sur route. À ce stade, il semble qu'elle ait tout bon ! Oui… tant qu'on n'enclenche pas les aides à la conduite, lesquelles, malgré des ajustements se montrent plus agaçantes et perturbantes qu'aidantes ! Dans la continuité, l'ergonomie peu intuitive de la MG ne facilite pas toujours la vie. Sur route, si elle se révèle dynamique et enjouée, plaisante à mener, elle se montre toutefois un peu ferme en suspension, surtout à basse vitesse, et pourrait aussi soigner un peu mieux l'insonorisation. Côté habitabilité et confort, les places arrière sont correctes. La qualité des matériaux et la finition connaissent en revanche un léger mieux. On regrette alors une présentation intérieure un peu triste. Ici pas de bonus mais le constructeur compense.

+ Autonomie
Comportement
Équipements de série

– Aides à la conduite pénibles
Ambiance intérieure
Petit coffre

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1155.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La MG 4 est très vive avec un châssis de qualité qui contribue à l'agrément. En prime, elle abat l'argument imparable d'une autonomie d'un excellent niveau. Reste à faire un effort sur l'ambiance à bord et le volume de coffre, ainsi que sur le paramétrage des aides à la conduite, dont le fonctionnement se révèle contre-productif.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	NMC / 77
Puissance maxi (ch à tr/mn)	245 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 / nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,29 / 1,84 / 1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	335

Performances

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	27,9
0 à 100 km/h (s)	6,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,6
Freinage 90/130 km/h (m)	29 / 61

Autonomie

Moyenne (km) : 420		
Ville : **470**	Route : **470**	Autoroute : **325**
Conso. (kWh/100 km) : **18**	Charge normale/rapide : **36 h / 38 min**[1]	

[1] Charge rapide de 10 à 80 % (donnée constructeur).

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, aide park. AR, cam. recul, clim. auto., induction, instr. num., jtes all., LED auto, rég./lim. vit., rétros dégiv. rabatt. élec., sièges élec./chauff., syst. multimédia sur écran tactile, GPS, USB, volant chauffant…

Options (€)

Peinture métallisée	650
Sellerie mixte cuir/tissu gris	650

MG 5 *Seul au monde*

▶ 61 kWh 156 ch Autonomie Étendue Luxury — 24 990 €

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



MG offre un avantage client de 10 000 € sur ce break qui débute à 22 990 €, 24 490 € pour cette offre Luxury.

MG, propriété du chinois SAIC, commercialise un break électrique qui se distingue par sa garde au sol surélevée (115 mm) pour faciliter l'implantation des batteries entre les essieux avant et arrière. Au menu : deux batteries au choix. La première de 50,3 kWh promet jusqu'à 320 km d'autonomie, tandis que la seconde de 61,1 kWh permettrait de parcourir 400 km. D'après nos relevés, l'autonomie réelle se situerait plutôt entre 330 et 350 km. Le MG 5 accepte les charges rapides jusqu'à 100 kW. À l'usage, le moteur électrique de 156 ch (115 kW) assure des performances honorables. Notons toutefois quelques lacunes concernant la stabilité dans les virages à cause des prises de roulis. Si le break MG 5 doit s'améliorer au niveau de l'agrément de conduite, le confort est appréciable. À l'intérieur, la présentation ne déçoit pas, les inserts en tissu valorisent la planche de bord au dessin avenant même s'ils ne camouflent pas les plastiques durs.

+ Prix/dotation
Autonomie correcte
Confort

– Qualité des matériaux
Système multimédia
Comportement routier

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1109.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce premier break MG, 100 % électrique de surcroît, ne rend pas une copie parfaite. La rigueur du comportement routier, la qualité des matériaux et la réactivité du système multimédia laissent à désirer. Cependant, il avance une autonomie convenable et surtout un assommant rapport prix/équipement.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	Lithium-ion / 61,1
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	280 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,60 / 1,81 / 1,54
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	479

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	185
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 380		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Conso. (kWh/100 km) : **17,9**	Charge normale/rapide : **18h30 / 30 mn**[1]	

[1] De 10 à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, câble de recharge type 2 mode 3, caméra 360°, clim. auto., détec. pluie/lum., instru. de bord num. 7 pouces, jantes alu. 17 pouces, lect. des panneaux, phares LED, régul./lim. de vit., rétros élec. et chauff., rétro int. jour/nuit, sièges AV chauff., syst. multimédia sur écran tactile 10,25 pouces, système de navigation…

Options (€)

Sellerie similicuir gris	1 000

Opel Astra *Dans le haut du panier*

▶ 1.2 Turbo 130 GS — **31 300 €**

Rejet de CO_2 : **125 g/km** | Malus écologique : **210 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Agréable à conduire et facile à vivre, la nouvelle Astra fait un énorme bond en avant par rapport à l'ancienne.

À l'intérieur, on mesure vite combien le dessin de la planche de bord sert une ergonomie intuitive et satisfaisante. L'instrumentation de bord est ainsi aussi visible que lisible. La position de conduite se révèle tout aussi agréable. Quand à l'équipement de cette version Elegance Business, il apparait suffisant. Seul bémol, dès lors, l'Astra pèche au niveau de l'espace arrière. Mais ce n'est pas la seule dans cette catégorie. Sur la route, dotée de la plateforme de la 308, l'Astra part sur de très bonnes bases. Le typage de l'amortissement apparaît en revanche légèrement différent. Fidèles à ses gènes, l'allemande de Stellantis est un peu plus ferme. Le moteur PureTech 130 lui va également comme un gant et assure des reprises flatteuses, la commande de boîte alliant douceur et précision. Les prestations routières sont donc d'un très bon niveau. Côté budget, l'Opel Astra se révèle un peu moins chère que la Peugeot. Elle n'est pas non plus bon marché mais se rattrape par une sobriété remarquable et un grand réservoir qui lui confèrent une autonomie de 852 km.

+ Style
Ergonomie
Agrément de conduite

– Plastiques durs
Place à l'arrière
Tarifs

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1109.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Comparée à sa cousine 308, une référence sur le segment, eh bien l'Opel fait mieux que se défendre. Certes, elle se révèle moins finement amortie, mais elle est plus facile à vivre avec une bien meilleure ergonomie. Moderne sans excès, l'Astra se positionne ainsi dès sa sortie dans le haut du panier de la catégorie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,38/1,86/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	377

Performances

Vitesse maxi (km/h)	203
1 000 m D. A. (s)	31,1
0 à 100 km/h (s)	9,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	15,1/11/8,7
Freinage 90/130 km/h (m)	33/68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,1		
Ville : 6,7	Route : 6	Autoroute : 5,7
Autonomie (km) : 852	Capacité réservoir (l) : 52	

Équipements de série

6 airbags, accès mains-libres, aide au dém. en côte, cam. de recul, Bluetooth, clim. auto., frein. urg. auto., détec. pluie/lum., instru. num., ordi de bord, régul. lim. de vit. rétros élec., syst. multiméd. sur écran tactile, GPS, USB, vitres élec., volant cuir…

Options (€)

Toit noir	300
Sièges avant AGR et chauffants	600
Peinture métallisée	650

Opel Astra *Realpolitik*

▶ 1.6 Plug-in Hybrid 180 GS — **42 550 €**

Rejet de CO_2 : **31 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



La calandre "Vizor" donne à la nouvelle Astra une vraie personnalité. En un peu plus de deux ans, le prix a enflé de 2 850 €.

Reprenant la plate-forme EMP2 des récentes Peugeot 308 et DS 4, l'allemande Astra s'en démarque par son design singulier : un style robuste et anguleux introduit par le Mokka. À bord, la parenté avec la 308 saute à peine aux yeux, la fusion de l'instrumentation numérique et de l'écran central sous une seule dalle (à partir de la finition Elegance) la démarquant nettement de la française. Et le goût de l'Opel pour la simplicité profite à l'ergonomie. À l'usage, le partage de plate-forme offre en outre un typage judicieux, à mi-chemin entre la précision de la Peugeot 308 et le moelleux de la DS 4. Le comportement est équilibré à défaut d'être ludique. Il est vrai que cette lourde hybride n'est sans doute pas la meilleure version pour cela dans la gamme, malgré de bonnes performances en ligne droite. Enfin, s'il y a un domaine où l'Astra creuse l'écart face à ses cousines, c'est celui des tarifs puisqu'elle attaque 1 270 € plus bas (après les remises) que la Peugeot équipée de la même motorisation hybride rechargeable 180 ch.

+ Comportement rigoureux
Dotation moderne et complète
Rapport prix/prestations

– Détails de finition
Coffre étriqué en hybride
Agilité perfectible

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1104.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Cette nouvelle Opel Astra n'aura aucun mal à faire oublier sa timide devancière grâce à un style fort et un comportement dynamique de haut niveau. Non seulement elle est bien plus abordable que ses cousines françaises, mais elle assaisonne leur base technique d'un classicisme sans chichis qui pourra séduire.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/12,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	360/nc[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,38/1,86/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	352

[1] 150 ch (thermique) + 110 ch (élec.) [2] 250 Nm (thermique) + 320 Nm (élec.)

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	225
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,4		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 42	

* Données constructeur.

Équipements de série

8 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL active, aff. tête haute, aide parking AV/AR + cam. 360°, chargeur induction, phares LED intelligents, GPS sur écran tactile 10 pouces, conduite semi-autonome, jantes alliage 18 pouces…

Options (€)

Chargeur embarqué 7,4 kW	400
Sellerie cuir + sièges AV chauffants et massants + volant chauffant	750
Hi-fi 8 HP	300

Opel Astra Sports Tourer *Un cousin bien élevé*

Hybride Rechargeable 180 ch GS — **43 700 €**

Rejet de CO_2 : **30 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



L'Astra Sports Tourer partage avec la Peugeot 308 SW sa plateforme mais pas le design. Plus anguleuse et moins torturée, elle se montre discrète sans manquer de personnalité. En revanche, sous le capot, le même bloc 1,6 l est secondé par une machine électrique de 110 ch, alimentée par une batterie de 12,4 kWh bruts. A l'intérieur, la planche de bord reprend l'esthétique commune à toutes les Opel avec le double écran horizontal. Malgré le futurisme assumé de l'ensemble, l'ergonomie apparaît moins sophistiquée qu'à bord de la Peugeot. La finition est plutôt de qualité, même si moins léchée que celle de la 308. Une fois lancée, l'Astra affiche un comportement routier assez serein, bénéficiant d'une direction précise. Dommage qu'Opel ait jugé nécessaire d'affermir autant les suspensions. Du côté de l'autonomie électrique, l'Astra Sports Tourer réalise le score honorable de 44 km. Sur le plan financier, l'Astra se positionne favorablement par rapport à la cousine 308.

Avec 4,65 m entre les pare-chocs, l'Opel Astra Sports Tourer mesure 27 cm de plus que la berline.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1153.**

+ Performances
Autonomie électrique
Équipement correct

− Autonomie totale
Consommation sans batterie
Tarif

NOTRE AVIS ★★★★☆

Élégant et homogène, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur sur le plan stylistique, ce break Astra est moins cher mais sans surprise par rapport à la Peugeot 308 SW, à partir de laquelle il est calqué. Reste sa conso batterie déchargée qui souligne une fois de plus l'aspect contestable de la technologie hybride rechargeable électrique/essence.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/12,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 750[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,65/1,86/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	468

[1] Maxi : 150 ch à 4 250 tr/mn + 110 ch (élec.). [2] + 320 Nm élec.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	225[1]
1 000 m D. A. (s)	29,3
0 à 100 km/h (s)	8,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7
Freinage 90/130 km/h (m)	32/67

[1] Donnée constructeur.

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,4[1]		
Ville : 8,2[2]	Route : 6,8[3]	Autoroute : 7,2[4]
Autonomie (km) : 540[5]	Capacité réservoir (l) : 40,	

[1] Batterie vide (BV). [2] BV. [3] BV. [4] BV. [5] 44 km élec.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, aide park. + caméra 360, clim. auto., écran multimédia 10 pouces, accès/démarrage sans clé, Bluetooth, chargeur induction, capteurs pluie/lumin., freinage urgence automatique…

Options (€)

Chargeur embarqué 7,4 kW	400
Peinture Jaune Kult	650
GPS	700

Opel Astra *L'éclair mais pas le tonnerre*

Electric 156 GS — **38 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus écologique : **4 000 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Cousine de la Peugeot 308, l'allemande s'offre comme elle une version 100 % électrique. Elle reçoit ici le bloc de 156 ch avec une batterie de 51 kWh ce qui assure des autonomies différentes en fonction du mode choisi. En Normal, la puissance se limite à 136 ch et le couple à 250 Nm. Les accélérations sont nettement plus toniques qu'en mode Eco, et améliorent l'agrément tout en conservant une consommation d'électricité raisonnable : Opel annonce 14,8 kWh/100 km de moyenne, soit 345 km. En revanche, en voyage, cette Astra se montre moins à son avantage. La consommation explose et il sera difficile de rouler plus de 250 km sans recharger. C'est un peu juste. Prévenante dans son comportement, ferme mais pas inconfortable en amortissement, l'Astra Electric affiche cependant de bonnes qualités routières. Elle séduit par sa douceur, son silence et sa facilité de conduite. Reste que son prix ne plaide pas non plus en sa faveur même s'il a baissé de 4 000 €.

Dans sa déclinaison électrique, l'Opel Astra annonce officiellement une autonomie de plus de 400 km.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1140.**

+ Qualités routières
Présentation
Agrément de conduite

− Prix malgré la baisse
Autonomie
Temps de recharge

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Pendant chez Opel de la Peugeot 308, l'Astra est une voiture bien née. Hélas, dans sa version électrique, la capacité de la batterie est trop faible pour faire d'elle une voiture polyvalente comme elle devrait l'être. Dès lors, son utilité, à part pour les entreprises, reste assez peu intéressante, et son prix élevé n'aide pas.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/51
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,38/1,86/1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	352

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 418		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 14,8	Charge normale/rapide : 5h45/0h30	

* Données constructeur.

Équipements de série

Accès mains libres, aide au parking AV et AR, cam. 360°, Bluetooth, clim bizone, écran tactile, feinage auto. d'urgence, rég. vit. adaptatif, conduite semi autonome niveau 2…

Options (€)

Alarme	340
GPS	700
Peinture métallisée	650
Toit ouvrant	1 000

Peugeot 308 *La saga se poursuit*

▶ 1.2 PureTech 130 Allure — **33 170 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km**	Malus écologique : **280 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Elle affiche un style plus sophistiqué que sa devancière, mais aussi plus aérodynamique, au profit de la consommation.

Avec près de 7 cm de plus en longueur que sa devancière, nous espérions que la 308 corrige son manque d'habitabilité arrière. Il n'en est rien. Certes, elle progresse dans ce domaine, mais reste une mauvaise élève de la catégorie. Et même si son coffre se place dans la bonne moyenne, Peugeot aurait pu faire mieux. Pas de discussion, en revanche, en matière de présentation et de finition. La 308 affiche un joli cockpit futuriste et profite d'un bon choix de matériaux. En outre, son système multimédia est enfin au goût du jour et se montre plutôt intuitif. Sur la route, la 308 délivre de bonnes performances. Surtout, elle se montre agréable à mener grâce à des suspensions prévenantes et efficaces. Bien insonorisée, elle se révèle également toujours très précise dans les enchaînements de virages, même si elle semble en retrait de ce point de vue par rapport à l'ancienne génération. Enfin, sur le plan budgétaire, cette nouvelle 308 se montre raisonnable et révèle une bonne maîtrise de la consommation.

+ Look
Matériaux et finition
Suspension

– Habitabilité AR perfectible
Dynamisme en retrait
Angle mort AR

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1097.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce nouvel opus de la 308 est globalement une réussite. Elle dispose de nombreux atouts qui en font toujours une excellente auto. Néanmoins, elle s'avère perfectible en matière de performances et d'habitabilité. Nous attendions mieux de sa part, d'autant que son châssis ne domine plus la catégorie de manière aussi impériale.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm^3)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,37/1,86/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm^3)	397

Performances

Vitesse maxi (km/h)	206
1 000 m D. A. (s)	31,2
0 à 100 km/h (s)	9,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,9
Freinage 90/130 km/h (m)	33/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,5		
Ville : 7,3	Route : 6,2	Autoroute : 6
Autonomie (km) : 800	Capacité réservoir (l) : 52	

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. mains-libres, cam. de recul, GPS, phares à leds, aide au dém. en côte, Bluetooth, clim., détec. pluie/lum., freinage auto. d'urg., jantes alliage, régul. adaptatif/lim. de vit., rétros élec., syst. multimédia sur écran tactile, USB, syst. audio, vitres électriques…

Options (€)

Peinture métallisée	650
Toit ouvrant panoramique	1 100
Sellerie cuir	2 100

Peugeot 308 *La passe de trois*

▶ 1.6 Plug-in Hybrid 180 GT — **45 620 €**

Rejet de CO_2 : **24 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Avec son allure agressive, la 308 veut clairement se frotter à ses concurrentes germaniques. Elle coûte déjà 4 100 € de plus qu'à son arrivée.

Dotée d'un style séduisant et inspiré, cette troisième génération de 308 soigne aussi son intérieur. Le petit volant et l'i-Cockpit peuvent toujours déconcerter mais l'ergonomie est évidente. L'écran tactile 3D offre un graphisme bien plus précis et soigné qu'avant. Hélas, comme sur le précédent opus, l'habitabilité est en retrait et l'espace aux jambes à l'arrière est insuffisant. Pour autant, le coffre affiche un volume à peine correct… Cette version 1.6 turbo hybride rechargeable de 180 ch couplée à la transmission e-EAT8 n'affiche pas les performances attendues, sans que l'agrément de conduite au quotidien n'en pâtisse. Le châssis, précis, équilibré, efficace, régale quant à lui, le freinage se montrant mordant et sécurisant. Côté consommation, l'auto promet de parcourir un peu plus de 50 kilomètres en électrique. Tant mieux car, une fois les batteries vides, l'aiguille de la jauge de sans-plomb descend vite. Dernière précision, la 308 gagne en confort et se pare de toutes les dernières technologies.

+ Agrément de conduite
Confort et tenue de route
Ambiance à bord

– 130 ch max en essence
Habitabilité
Angle mort arrière

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1092.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La 308 a perdu son petit grain de folie. Difficile de faire autrement avec un système hybride qui engendre un surpoids de 300 kg. Mais elle se révèle tout de même l'une des plus plaisantes à conduire de sa catégorie. Elle gagne en confort, offre les dernières technologies embarquées sans hélas oublier de gonfler ses prix.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm^3)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/12,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,37/1,86/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm^3)	361

[1] Cumulé.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	225
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,2		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 40	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, accès et démarrage sans clé, aide au parking AV/AR, caméra à 180°, clim. auto, chargeur à induction, capteurs pluie/luminosité, ESP, frein auto anticollision, Isofix, lecture des panneaux, phares Matrix LED, régul. adaptatif, volant multifonction…

Options (€)

Caméra 360 °	500
Hi-Fi Focal	850
Peinture métallisée	650
Sièges AV chauffants et massants	1 000

Peugeot e-308 *Ça passe ou ça casse*

156 ch / 54 kWh Allure — **43 900 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus écologique : **4 000 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité[1]**

[1] Batterie et moteur 8 ans ou 160 000 km.



Extérieurement, rien ne distingue cette 308 des modèles thermiques ou hybrides de la gamme… Hormis ses jantes 18 pouces au dessin spécifique et son badge sur la malle arrière. À bord, tout est identique à une 308 thermique, sauf le coffre, réduit par le chargeur embarqué, à 313 dm³. La bonne nouvelle vient donc à l'usage avec une consommation moyenne de 15,5 kWh/100 km (18,2 kWh sur autoroute), qui en fait l'une des voitures les plus frugales de sa catégorie. Dommage que sa batterie plafonne à 51 kWh utiles : l'autonomie ne dépassera pas 330 km et même 280 km sur autoroute. Et avec 100 kW maximum, quand ses rivales montent à 130, voire 170 kW, la puissance de recharge rapide en courant continu déçoit aussi. Et le planificateur d'itinéraire ? Il est tout simplement absent ! Que lui reste t-il ? Un bel agrément de conduite, une certaine vivacité à l'usage, même si les 156 ch ne sont tous là qu'en mode Sport ou lorsqu'on écrase l'accélérateur. L'E-308 épate tout de même par son agilité, avec un train arrière qui participe à la mise en virage.

Plutôt vive et agile, l'E-308 est plaisante. Avec une direction un peu plus précise, ce serait parfait.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1142.**

+ Moteur efficient
Confort et insonorisation
Présentation et finition

– Rapport prix / prestations
Batterie trop petite
Habitabilité et coffre

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

L'E-308 rate son entrée ! Trop coûteuse, étriquée à l'arrière, dotée d'une batterie trop petite et de performances quelconques, elle manque d'arguments face à une concurrence qui fait aussi bien ou mieux pour moins cher. Certes, elle soigne confort, présentation et plaisir de conduite, mais c'est un peu court à ce prix…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	**synchrone électrique**
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	**– / –**
Batterie / Capacité (kWh)	**lithium-ion[1] / 51**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**156 / nc[2]**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**270 / nc[3]**
Transmission	**aux roues avant**
Boîte de vitesses	**Réducteur**
Dimensions (L/l/h) (m)	**4,37 / 1,86 / 1,45**
Nombre de places	**5**
Volume coffre (dm³)	**313**

[1] Puissance nette (54 kWh brut). [2] En mode Sport. 109 ch en mode Normal et 82 ch en Eco. [3] En mode Sport. 250 Nm en Normal et 220 Nm en Eco.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	**171**
1 000 m D. A. (s)	**31,1**
0 à 100 km/h (s)	**9,7**
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	**nc**
Freinage 90/130 km/h (m)	**31 / 65**

Autonomie

Moyenne (km) : 330		
Ville : **340**	Route : **380**	Autoroute : **280**
Conso. (kWh/100 km) : **15,5**	Charge normale/rapide : **28 h / 27 min[1]**	

[1] de 20 à 80 %.

Équipements de série

6 airbags, assist. park. AR, cam. recul, clim. auto. bizone, détect. somnolence, frein. auto. urg., instr. num., jantes all. 18 pouces, phares LED, rég. vit. adapt., syst. multimédia sur écran tactile / GPS connecté / prise USB…

Options (€)

Pack Access (clé mains-libres…)	**350**
Peinture métallisée	**650**

Peugeot 308 SW *La même… en famille*

1.5 BlueHDi 130 GT — **39 870 €**

Rejet de CO_2 : **123 g/km**	Malus écologique : **170 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Pour cette génération encore, Peugeot décline sa compacte en break. Bonne idée car cette SW allie style, habitabilité, agrément, confort et dynamisme. Profitant d'un empattement accru de 5,5 cm par rapport à la berline et favorisant les passagers arrière, cette 308 SW dispose aussi d'un vaste coffre de 608 dm³. Son hayon électrique (ici en série) et sa modularité correcte, avec par exemple un plancher réglable selon deux positions, dont une permettant d'obtenir une surface parfaitement plane lorsque la banquette 40/20/40 est rabattue, parachève ses atouts. Et sur la route, le bilan est tout aussi positif. Le moteur diesel 1.5 BlueHDi de 130 ch offre une agréable souplesse. En prime, la boîte EAT8 le seconde parfaitement. L'agrément routier ne déçoit pas non plus. Le châssis est à la fois précis, bien suspendu et très bien amorti. La direction nous est même apparue plus consistante et plaisante que sur la berline PHEV de 180 ch. Enfin, au chapitre consommation, cette version semble partie pour convaincre.

Comme sur la 5 portes, la poupe du break 308 est inspirée. Et là, il y a 608 dm³ de volume de coffre !

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1092.**

+ Agrément de conduite
Habitabilité
Consommation

– Sonorité du diesel
Avenir réglementaire du diesel
Garde au toit

NOTRE AVIS ★★★★☆

Au raffinement et aux technologies abouties de la berline, la Peugeot 308 SW ajoute de la place, du coffre et du sens pratique. Et cela sans renoncer à une tenue de route de haut vol ni à un bon confort. Et quoi qu'en disent les cassandres, le diesel fait encore sens au moment de passer à la caisse.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	**4 cyl. en ligne, diesel**
Cylindrée (cm³)	**1 499**
Suralimentation	**1 turbo**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**130 à 3 750**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**300 à 1 750**
Transmission	**aux roues avant**
Boîte de vitesses	**BVA8**
Dimensions (L/l/h) (m)	**4,64 / 1,86 / 1,45**
Nombre de places	**5**
Volume coffre (dm³)	**608**

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	**208**
1 000 m D. A. (s)	**nc**
0 à 100 km/h (s)	**10,9**
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	**nc**
Freinage 90/130 km/h (m)	**nc**

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,7		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **52**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, accès et dém. sans clé, aide au parking AV / AR, caméra à 360°, conduite semi-autonome, clim auto, chargeur à induction, détecteurs pluie / luminosité, freinage anti-collision, Isofix, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux, régulateur adaptatif, sièges AV…

Options (€)

Filet de retenue	**180**
Hi-fi Focal	**850**
Peinture métallisée	**650**
Sellerie cuir	**1 700**
Toit ouvrant	**1 100**

Renault Mégane *Presque parfaite*

1.3 TCe 140 Techno — **33 800 €**

Rejet de CO_2 : **134 g/km** | Malus écologique : **450 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Fin de carrière pour cette Mégane thermique qui n'est plus disponible que sur les stocks restants.

La Mégane a été restylée. Si, si, cela se "voit" au niveau de la calandre et du bouclier. Mais c'est surtout l'occasion d'intégrer un équipement multimédia et une instrumentation numérique modernisés et optimisés. L'écran de 9,3 pouces est enfin idéalement incorporé au sein de la console centrale. La finition reste correcte et l'habitabilité arrière acceptable. Seul le volume de coffre continue de décevoir. Cependant, ses véritables atouts apparaissent sur la route. La Mégane offre en effet un agrément de conduite très séduisant. Son moteur 1.3 TCe 140 se montre coupleux, silencieux mais aussi vigoureux quand il est sollicité. Une vraie réussite doublée d'une boîte à double embrayage qui seconde bien le moteur en étant véloce… parfois même trop. Le manque de progressivité à très basse vitesse est ainsi gênant en ville. De même, il est impossible de bien doser l'accélérateur sur une surface de graviers pour éviter de patiner. Pour le reste, la Mégane distille toujours un excellent compromis de suspension en assurant à la fois confort et efficacité. Parfait.

+ Moteur
Agrément de conduite
Confort

– Volume de coffre
Transmission brutale
Habitabilité arrière

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1068.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Face à ses concurrentes plus modernes, la Mégane avait pris un peu de retard. Néanmoins, Renault a su réagir efficacement pour replacer sa compacte sur le haut du panier de sa catégorie. En effet, l'excellent moteur et l'impeccable agrément de conduite sont accompagnés d'un équipement multimédia à jour.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 330
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36/1,82/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	405

Performances

Vitesse maxi (km/h)	205
1 000 m D. A. (s)	30,8
0 à 100 km/h (s)	9,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32/69

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6.9		
Ville : **7,6**	Route : **6,5**	Autoroute : **6,5**
Autonomie (km) : **681**	Capacité réservoir (l) : **47**	

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, Bluetooth, clim., freinage auto. d'urgence, détecteurs pluie/luminosité, jantes alliage, instrumentation numérique, ordi. de bord, régulateur/limiteur de vitesse, rétros et vitres électriques, système multimédia avec écran tactile/GPS, Prises USB, volant réglable dans les deux axes…

Options (€)

Affichage tête haute	400
Régulateur adaptatif	400
Roue de secours galette	150
Peinture métallisée	650

Renault Megane E-Tech *Une réussite*

220 / 63 kW Autonomie Confort Techno — **40 000 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Le style extérieur est moderne. La présentation intérieure est chaleureuse et chic.

Forte de 220 ch, cette Megane E-Tech EV60 délivre des performances plus que suffisantes et l'agrément de conduite est au rendez-vous. Son comportement routier se révèle à la fois serein et homogène, sans pour autant être placide. Bien qu'entraînée par ses roues avant, elle surprend même par une pointe d'agilité qui contribue à faire oublier sa masse. Sa direction précise et son diamètre de braquage court participent également à l'envie de faire un bout de chemin à son volant. Bien suspendue et amortie, la Megane distille enfin un très bon confort et dispose d'une bonne insonorisation des bruits de roulement. Attention toutefois de ne pas prévoir des distances trop élevées car l'autonomie est de 350 km. À l'intérieur, l'ambiance est agréable et accueillante. La qualité des matériaux employés et l'ergonomie sont satisfaisantes. La grande dalle de 12" très réactive supporte le performant système multimédia. Concernant sa dotation, la Megane se montre plutôt généreuse. Reste un tarif qui forcément n'est pas donné pour une compacte !

+ Confort/tenue de route
Finition
Système mulltimédia

– Autonomie
Aides à la conduite
Chargeur 22 kW en option

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1155.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Globalement réussie, cette Renault Megane E-Tech EV60 de 220 ch est tout simplement enthousiasmante et figure parmi les références de sa catégorie. Elle est impériale sur la route, conviviale et dotée d'une présentation et d'une finition sans défaut. Le seul bémol à ce bilan flatteur concerne son autonomie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	li-ion/60
Puissance maxi (ch à tr/mn)	220/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,20/1,77/1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	407

Performances

Vitesse maxi (km/h)	165
1 000 m D. A. (s)	29,3
0 à 100 km/h (s)	7,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,5
Freinage 90/130 km/h (m)	32/67

Autonomie

Moyenne (km) : 350		
Ville : **17,3**	Route : **14,6**	Autoroute : **19,8**
Conso. (kWh/100 km) : **17,2**	Charge normale/rapide : **36h/38 mn**	

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage sans clé, aide parking AR, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, induction, jantes alliage, LED auto, régulateur/limiteur de vitesse, sièges électriques/chauffants, système multimédia écran tactile/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/prises USB, volant chauffant…

Options (€)

Câble prise dom.	400
Pack Advanced Driving Assist	1 000
Peinture métallisée	750

Skoda Scala *Timidité maladive*

1.0 TSI 116 ch DSG7 Monte Carlo — **35 460 €**

Rejet de CO_2 : **122 g/km** | Malus écologique : **150 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Sur un marché en perte de vitesse, où même la VW Golf dévisse, Skoda tente de relancer son modèle le moins vendu, la Scala. Cette mise à jour lui donnera-t-elle un vrai coup de fouet ?

Arrivée à mi-carrière, la Scala s'offre un restylage nécessaire. Pourtant, pour redonner un coup de fouet à sa compacte, Skoda a choisi d'opérer une remise à jour des plus discrètes : seul le bouclier avant et les optiques montrent une petite évolution. À bord, les modifications sont subtiles. Notons la bonne idée de réintégrer des commandes physiques pour le réglage de la ventilation. À cela s'ajoute une qualité de présentation en net progrès, malgré l'utilisation de nombreux matériaux recyclés. En véritable Skoda, la Scala propose une aisance confortable aux places arrière, en affichant un volume de coffre satisfaisant. Sous le capot, le 3-cylindres 1.0 TSI, qui gagne 6 ch, se montre toujours très volontaire dès les plus bas régimes, bien aidé par la boîte à double embrayage DSG7. Ainsi dotée, la Scala évolue sereinement sur tous les types de parcours, y compris les voies rapides. Concernant l'agrément de conduite, l'auto se montre à la hauteur, avec un réel confort dû à une suspension plutôt souple. Côté tarif, la Scala se permet d'être plus chère que la Peugeot 308 GT PureTech 130 ch… Étonnant, mais il est toujours possible de se consoler en regardant la longue liste des équipements proposés de série sur la version Monte Carlo… À ce lot de consolation s'ajoute un malus minime. Une performance d'autant plus impressionnante que ce moteur se passe de toute assistance électrique. Pas sûr toutefois que cela soit suffisant pour inverser la tendance...

+ Petit moteur volontaire
Belle habitabilité
Finition soignée

– Prix trop élevé
Style banal
A-coups de transmission

Avec ce restylage trop léger, la Scala aura du mal à sortir de l'ombre

A bord, Skoda a eu la bonne idée de réintégrer des commandes physiques pour la ventilation.



▶ Essai paru dans l'AJ n° 1154.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Avec un style d'une grande banalité et s'affichant à un tarif des plus coquets, la Scala restylée n'a pas coché les bonnes cases pour repartir du bon pied. Son principal rival en interne, le Kamiq n'a rien à craindre. Dommage, car la berline dispose de véritables atouts, confort et dotation riche. Mais insuffisant pour séduire.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36/1,79/1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	467

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,4		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, AFIL, alerte d'angle mort, clim. auto., capt. pluie/lum., freinage auto. d'urgence, compteurs num. 10,25", jantes 17", lecture des panneaux, rétros rabatt. élect., écran tactile 9,2", GPS, Apple CarPlay/prises USB, toit panoramique…

Options (€)

Double plancher de coffre	180
Hayon électrique	440
Peinture métallisée	700
Pack Simply Clever Plus	380
Pack Assist	640



Toyota Corolla *Opération mains propres*

▶ 1.8 L-e-CVT 140 Collection — **39 750 €**

Rejet de CO_2 : **106 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Passée de 122 à 140 ch lors de son léger restylage, la Corolla ne déçoit pas sur l'agrément, sur route et sur autoroute notamment où le coup de pouce plus important de l'électrique favorise les relances. Les performances restent modestes mais suffisantes. Pas sportif, le comportement est néanmoins dynamique.

La finition Collection ne manque pas d'allure avec ses roues de 18 pouces, mais elles dégradent le confort.

Mais, la principale qualité de ce modèle reste la douceur de conduite procurée par son système hybride. La transmission n'engendre absolument aucun à-coup et le réveil du 1.8 apparaît imperceptible. Dans l'habitacle, le conducteur profite comme toujours d'un habitacle bien fini, mais aux rangements comptés. L'interface revue devient plus moderne, mais l'ergonomie reste toujours en retrait. L'habitabilité arrière également puisque la garde au toit et l'espace aux jambes comptés oublient les usages familiaux. Surtout que leur accessibilité limitée par une porte arrière à l'angle d'ouverture réduite ne facilite pas les choses. Le coffre de 365 dm³ n'a rien non plus d'exceptionnel. Le prix coquet de cette finition Collection offre un équipement correct.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1134.

+ Hybridation réussie
Agrément de conduite
Equipement

– Habitabilité arrière
Prix élevé
Trépidations en 18 pouces

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Toyota propose une des technologies hybrides les plus matures du marché. Sa douceur incomparable en ville, son agrément de plus en plus probant sur route et sa fiabilité sont ses principales qualités. Le passage de 122 à 140 ch apporte un coup de pouce bien venu, mais les consommations grimpent un peu et les tarifs sont salés.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 798/non
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	142/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L/l/h) (m)	4,37/1,79/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	365

Performances

Vitesse maxi (km/h)	167
1 000 m D. A. (s)	33
0 à 100 km/h (s)	9,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6		
Ville : 5,2	Route : 6	Autoroute : 6,7
Autonomie (km) : 716	Capacité réservoir (l) : 43	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, ABS, AFU, ESP, affichage tête haute, aide au parking AR, Bluetooth, chargeur à induction, clim auto, conduite semi autonome, détecteur de pluie et de luminosité, jantes alliage 18 pouces, peinture métallisée, phares à LED, sièges chauffants, système multimédias avec écran tactile, GPS, Android Auto. et Apple Carplay…

Options (€)

Toit ouvrant électrique	1 100

Volkswagen ID.3 *Idée fixe*

▶ Pro S ID 204 — **42 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus écologique : **4 000 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Entre les critiques sur son ergonomie et sa finition, ses bugs électroniques insolubles, les débuts de l'ID.3 ont été mouvementés. Ce léger remaniement (boucliers, capot) est donc l'occasion de progresser à bord : les plastiques durs ingrats des parties basses laissent place à des inserts moussés et à des matériaux soyeux… mais l'ergonomie reste pénible, que ce soit les boutons à retour haptique sur le volant, les lève-vitre contre-intuitifs ou les barres tactiles sous l'écran (qui passe de 10 à 12 pouces). Ce sera pour une prochaine fois… Le système multimédia a été modernisé, notamment son planificateur de trajet, et la voiture est maintenant capable de lancer automatiquement la charge quand on la branche. C'est toujours ça de pris, rien n'ayant changé du côté du moteur ou de la batterie. L'ID.3 se distingue toujours par un bel espace royal arrière et un bon confort, mais pas par son dynamisme. Il faut dire que l'ID.3 dépasse 1,8 t à vide…Dans le genre paisible, elle reste toutefois très agréable grâce à sa douceur et son excellent rayon de braquage.

Vous remarquerez la disparition du bandeau noir qui coiffait le capot, et un bouclier avant plus avenant.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1138.

+ Finition améliorée
Confort et habitabilité
Maniabilité

– Ergonomie toujours discutable
Agrément quelconque
Tarif

NOTRE AVIS ★★★★☆

Volkswagen n'a revu sa copie qu'à la marge sur sa compacte électrique : une meilleure finition, une partie logicielle revue, et… c'est à peu près tout. Le principal reproche qu'on faisait à l'ID.3, son ergonomie, reste d'actualité. Dommage car c'est maintenant sa seule vraie faiblesse, hormis un certain manque de caractère.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/58
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,27/1,81/1,57
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	385

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	160
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 424		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 15,3	Charge normale/rapide : 5 h/35 min[1]	

[1] borne 11 kW/borne rapide 22 kW (20 à 80 %)
* Données constructeur.

Équipements de série

Accès/dém. sans clé, 6 airbags, aide au stationnement + cam. de recul, conduite autonome de niveau 2, éclairage matriciel, sièges AV chauffants, jantes alliage 19 pouces…

Options (€)

Pompe à chaleur	1 150
Sellerie Alcantara + sièges élec. massants + aff. tête haute à réalité augmentée	2 860

FAMILIALES

Tout en renouvelant son best-seller Passat (en break uniquement désormais) en clonant la nouvelle Skoda Superb, Volkswagen a aussi présenté sa variante 100% électrique, l'ID.7, dont nous essayons cette fois la version break, inédite elle aussi !

SOMMAIRE

Volkswagen ID.7 Tourer GTX 340 ch	p. 52, 53
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 210	p. 54
Audi A4 Avant 40 TDI 204 Quattro	p. 54
BMW Série 2 Gran Coupé 218i	p. 55
BMW Série 2 Gran Coupé 220d	p. 55
BMW Série 3 Touring 330e xDrive	p. 56
BMW Série 3 Touring 320d	p. 56
BMW Série 4 Gran Coupé 420i	p. 57
BMW Série 4 Gran Coupé M440i XDrive	p. 57
BMW i4 eDrive35 286 ch	p. 58
Citroën C4 X 1.2 PureTech 130	p. 58
BYD Seal 313 ch	p. 59
Citroën ë-C4 X 136	p. 59
Citroën C5 X PureTech 130	p. 60
Citroën C5 X Hybride rechargeable 180	p. 60
Citroën C5 X Hybride Rechargeable 225	p. 61
Hyundai Ioniq 6 77 kwh 229	p. 61
Honda Civic e:HEV 184	p. 62
Mercedes Classe C break 300 e	p. 62
Peugeot 408 PHEV 180	p. 63
Peugeot 408 PHEV 225	p. 63
Peugeot 508 SW 1.6 PHEV 180	p. 64
Tesla Model 3 Propulsion	p. 64
Skoda Octavia Combi 1.5 TSI 150	p. 65
Toyota Prius Hybride Rechargeable 223	p. 66
Volkswagen ID.7 286 ch	p. 66
Volkswagen Passat 1.5 eTSI 150 ch	p. 67

Volkswagen ID.7 Tourer

Électrique au long court

GTX 340 ch / 91 kWh			75 000 €
Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**

La Volkswagen ID.7 Tourer est l'un des rares breaks à pile du marché. En version GTX, c'est aussi l'un des plus puissants et il incarne le haut de gamme électrique de Volkswagen. De quoi proposer une alternative aux SUV familiaux à batterie ?

Dans le monde des routières, les breaks continuent de séduire une clientèle qui apprécie leur volume de chargement et leurs lignes plus élégantes que les SUV. C'est le cas de la déclinaison Tourer de la grande berline électrique ID.7 qui gagne un design un peu plus abouti avec cette version et devrait représenter plus de la moitié des ventes. En haut de gamme GTX, elle arbore des boucliers spécifiques et une signature lumineuse spéciale. Le style est aussi souligné par un traitement noir des pièces argentées sur les autres livrées, tandis que des jantes de 20 pouces au dessin exclusif complètent le tableau. Résultat : l'ID.7 Tourer GTX s'offre une touche de sportivité, surtout avec le beau Rouge Roi (200 €) de notre modèle d'essai combiné à un toit noir. Comme le break conserve le même gabarit que la berline, le gain d'espace de chargement n'est pas spectaculaire, mais l'ID.7 est déjà plutôt bien pourvue. Ainsi, le Tourer affiche un volume utile de 545 dm³ en configuration 5 places et 1 714 dm³ banquette rabattue. Côté fonctionnalité, le vaste espace de l'ID.7 Tourer bénéficie d'un accès dégagé avec son hayon électrique et il offre un volume modulable par son plancher à double hauteur. Le cache-bagages à enrouleur peut être remisé de manière stable sous le plancher, tandis que la banquette est rabattable en format 2/3-1/3 depuis des leviers dans le coffre. Les passagers arrière sont privilégiés, avec un espace aux jambes royal et une garde au toit suffisante. Aux places avant, la version GTX se reconnaît à quelques détails comme ses sièges baquets enveloppants et très moelleux, ce qui répond bien à la philosophie de ce modèle. Le volant plus sportif et la planche de bord noire parcourue d'un liseré rouge soulignent le niveau de performance de cette livrée. Pour le reste, la présentation se veut sobre, avec un très grand écran de 15 pouces qui retient l'attention. La dernière version de son système d'exploitation est plus fluide et ergonomique que par le passé et sa manipulation se révèle instinctive. Enfin, les vastes rangements disponibles contribuent à faciliter la vie à bord de cette électrique pensée pour les grands trajets. Malgré des performances impressionnantes sur le papier, avec ses deux moteurs cumulant

> ***Rapide, confortable et endurant, ce break est fait pour les longs trajets***

+ Confort et espace
+ Autonomie généreuse
+ Équipement

− Tarif très élevé
− Masse plombante
− Aussi spacieux que la berline



Le comportement serein de la version GTX permet de hausser le rythme sans crainte. Mais elle reste typée GT, sans réelles velléités sportives, même en mode Sport, plus ferme et plus réactif.



340 ch et 545 Nm de couple, l'ID.7 GTX est à classer dans la catégorie des GT plutôt que des sportives. La motricité sans faille procurée par sa traction intégrale permet d'assurer de belles accélérations. Pour autant, le conducteur n'est pas collé au siège dans cette lourde version (plus de 2,3 tonnes) qui incite à une conduite souple. D'ailleurs, si les différents modes de conduite sont assez marqués, c'est sans hésiter le mode Confort qui convient le mieux à ce modèle. Le comportement très serein est accompagné par un nouveau système de gestion dynamique qui coordonne ensemble le Torque Vectoring, la répartition du couple entre l'avant et l'arrière et la suspension active pour optimiser les virages. Résultat, une belle efficacité avec un comportement neutre, même à des vitesses de passage élevées. Concernant la régénération, uniquement réglable en passant du mode D à B, elle n'autorise pas de conduite à une pédale. Côté consommation, nous avons relevé une moyenne d'environ 20 kWh / 100 km sur trajets routiers. Cela permet de rouler 400 km avant de recharger grâce à la nouvelle batterie XXL de 86 kWh nets. Avec une généreuse puissance de charge DC de 200 kW, il est possible de repasser de 10 à 80 % en moins de trente minutes, de quoi faire de ce modèle une excellente routière électrique. Reste que cette version GTX Tourer ultra-équipée se monnaie à 75 000 €. Cela rapproche dangereusement ce break du tarif de l'i5 Touring de BMW, l'une de ses rares concurrentes, de même puissance (77 700 €). À noter que les autres modèles de la gamme ID.7 Tourer sont plus "accessibles" et offrent déjà de remarquables performances.

Les décorations en nid-d'abeilles des boucliers s'inspirent des modèles siglés GTI.

Spacieux et high-tech, le poste de conduite bénéficie d'une ergonomie efficace et de nombreux rangements.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1167.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Efficient, performant et confortable, ce break électrique ne perd pas de vue ses fondamentaux. Mais cette version GTX, au regard de son prix et de sa sportivité toute théorique, ne se justifie que là où une intégrale est nécessaire. La gamme ID.7 Tourer compte par ailleurs des modèles beaucoup plus raisonnables.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	-/-
Batterie / Capacité (kWh)	NMC / 86
Puissance maxi (ch à tr/mn)	340 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	545 / nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,96 / 1,86 / 1,55
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	545[1]

[1] Jusqu'à 605 dm³ selon l'inclinaison de la banquette.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie

Moyenne (km) : 574		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 16,8	Charge normale/rapide : 9 h/30 mn[1]	

[1] De 10 à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

8 airbags, accès/dém. sans clé, aff. tête hte à réalité augm., AFIL act., cam. 360°, clim 3 zones, cond. semi-autonome avec Travel Assist 2.5, dét. pluie/lum., Matrix LED, susp. pilotée, sièges AV électriques/ventilés/massants, syst. multim. 15 pouces, GPS, syst. audio 700 W, toit panoramique obscurcissant…

Options (€)

Câble pour prise domestique	230
Attelage escamotable	1 150
Pompe à chaleur	1 150

Alfa Romeo Giulia *Retraite repoussée*

2.2 Diesel 210 AT8 Q4 Veloce — **60 800 €**

Rejet de CO_2 : **148 g/km** | Malus écologique : **1 901 €** | Puissance fiscale : **12 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Les optiques de l'Alfa Romeo Giulia restylée s'inspirent du dessin de celles du SUV Tonale.

L'an dernier, la Giulia a été remaniée : calandre et signature lumineuse retravaillées, feux arrière modifiés dehors, dalle numérique de 12,3 pouces dedans, face au conducteur. Le système d'info-divertissement est, lui, conservé. Il accuse un peu de retard face aux rivaux, à l'instar de la qualité de finition. Cette version diesel de 210 ch est obligatoirement associée à une boîte auto. à 8 rapports aux passages très doux, ainsi qu'à la transmission intégrale Q4. L'ensemble a été allégé de 30 kg. D'autant plus appréciable, qu'avec son couple de 450 Nm disponible dès 1 750 tr/min, la Giulia offre un agrément de conduite très dynamique. Ce bloc se montre tonique à l'accélération et volontaire dans les relances, en restant peu gourmand. Il manque néanmoins d'un peu de discrétion. Dans cette configuration, la Giulia se montre agile et rassurante. Aussi saine que plaisante à mener. Il faudra néanmoins y mettre le prix, près de 60 000 €, auxquels s'ajoute un malus non négligeable...

+ Esthétique attractive
Comportement plaisant
Consommation contenue

– Moteur bruyant
Info-divertissement archaïque
Pas d'hybridation

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1135.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'Alfa Romeo Giulia est aussi plaisante à regarder qu'agréable à conduire. Son moteur offre une disponibilité à tous les étages et son châssis se montre incisif et sain sur tous les revêtements. Des systèmes plus modernes (hybridation légère, info-divertissement...) auraient toutefois été les bienvenus.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 143
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	210 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	470 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,65/1,86/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	380

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	235
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,6		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 52	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. mains-libres, radars AV/AR, cam. de recul, chargeur à induction, clim bizone, détect. angle mort, capteurs pluie/lum., freinage auto d'urgence, jantes 19", Matrix LED, régul. vit. adapt.,, sièges sport en cuir, sièges AV élect., écran tactile 8,8 pouces…

Options (€)

Pack Conduite autonome	1 500
Toit panoramique	1 700
Peinture métallisée	1 100
Hi-fi Harman Kardon	2 500

Audi A4 Avant *En quête d'autonomie*

40 TDI 204 Quattro S line — **57 425 €**

Rejet de CO_2 : **159 g/km** | Malus écologique : **4 026 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Fin de carrière pour l'A4, en berline comme en break, qui n'est plus disponible que sur les stocks restants.

Si le restylage ne saute pas aux yeux, l'A4 évolue pourtant notablement (ailes avant et arrière, optiques, calandre, flancs...), il faut bien cela pour faire face à la toute dernière BMW Série 3. Car la familiale d'Ingolstadt fête déjà ses 4 ans ! C'est déjà beaucoup pour une voiture et plus encore pour les équipements technologiques. Il est donc logique que l'A4 s'offre une toute nouvelle interface. Elle comprend un large écran tactile de 10,1 pouces permettant d'accéder à de multiples fonctionnalités : radio, musique, GPS, téléphone, services connectés, sans oublier les différents réglages du véhicule. Ce passage au système tactile remplace désormais la fameuse molette, le pavé tactile et les touches de raccourcis nichés sur la console centrale. Contrairement à bien d'autres modèles de la marque, cette version dotée du 2.0 TDI de 204 ch fait l'impasse sur la micro hybridation. Elle profite toujours d'un bon compromis confort / comportement et d'une mécanique agréable, même si la boîte manque un peu de réactivité.

+ Agrément de conduite
Confort/ comportement
Technologie à la page

– Prix élevé
Options indispensables
Boîte parfois lente

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1039.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Derrière quelques modifications esthétiques, l'A4 restylée profite surtout d'une interface entièrement revue et d'aides à la conduite améliorées en s'offrant une aide au franchissement de ligne active. L'ensemble TDI 190 Quattro S tronic distille un réel agrément de conduite. Normal, étant donné l'addition conséquente.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204 à 3 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,73/1,85/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	418

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,1		
Ville : 5,7	Route : 4,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 58	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au parking, Audi Virtual Cockpit, Bluetooth, caméra de recul, châssis sport, clim auto 3 zones, capteurs pluie/luminosité, ESP, freinage d'urgence auto, hayon électrique, jantes alu 18 pouces, vitres et rétros élec., syst. multimédia, fermeture centralisée à distance…

Options (€)

Amortissement piloté	1 190
Pack assistance Route	1 800

BMW Série 2 Gran Coupé *Hors sujet ?*

▶ 218i M Sport — **44 400 €**

Rejet de CO_2 : **133 g/km**	Malus écologique : **400 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Au premier regard, ses airs de mini-série 3 séduisent. A bord, présentation et finition respectent les standards du haut de gamme. Admettons néanmoins que l'instrumentation de bord numérique manque de clarté. Une fois lancée, l'auto dévoile une tenue de route qui ne souffre guère de critique. La direction, quoiqu'un peu lourde ne manque pas de précision. L'ensemble procurant un bon compromis agilité / confort de suspension. Jusque-là, le petit 3 cylindres se montre bien élevé, silencieux, même s'il vibre un peu. Oui mais voilà, il est complètement apathique. A la première accélération, le petit coupé sexy vous fait comprendre qu'il ne dispose pas d'une cavalerie à même de profiter des qualités du châssis. Du reste, l'étagement long de la boîte robotisée (en option à 2200€) ne plaide pas en faveur des sensations. Non, au risque de tromper son monde au regard de son blason, cette 218i, M Sport, de surcroît, privilégie bien le sens de la consommation. Un domaine où l'auto reçoit une mention "très bien". Mais est-ce là ce qu'on lui demande? Pas vraiment.

Cette M Sport exacerbe son look sportif mais le compte n'y est pas en termes de sensations de conduite.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1063.**

+ Comportement routier
Finition soignée
Consommation

– Agrément mécanique
Habitabilité et coffre
Tarif coquet (+ 2 000 €)

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Ce Gran Coupé dopé aux artifices de carrosserie et doté des derniers accessoires à la mode dispose d'un bon châssis qui tient la route. Que lui manque-t-il à cette 218i? Rien moins qu'un moteur à la hauteur de ses ambitions, en phase avec les attentes que suscitent une version M Sport et le prix facturé. Vraiment dommage.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 4600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1480
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,53/1,80/1,42
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	464

Performances

Vitesse maxi (km/h)	211
1000m D. A. (s)	30,3
0 à 100km/h (s)	8,7
Reprises 90 à 130km/h (s) en D	8,2
Freinage 90/130km/h (m)	32/68

Consommations

MOYENNE (l/100km) : 7		
Ville : 8,5	Route : 6,6	Autoroute : 5,8
Autonomie (km) : 600	Capacité réservoir (l) : 42	

Équipements de série

6 airbags, Bluetooth, cam. de recul, frein. auto. d'urgence, détec. pluie/lumin., ESP, jantes alliage 18 pouces, régul./limiteur de vit., rétros ext. rabattables, sellerie mixte, syst. multimédia sur écran tactile 8,8 pouces avec GPS standard, prise USB…

Options (€)

Accès Confort	510
Peinture métallisée	890
Affichage tête haute	910

BMW Série 2 Gran Coupé *À fond la forme*

▶ 220d M Sport — **51 300 €**

Rejet de CO_2 : **132 g/km**	Malus écologique : **360 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Pendant tricorps de la compacte Série 1, la Série 2 Gran Coupé offre une ligne originale avec son capot court et sa poupe inspirée de la Série 8. À bord, la présentation est identique à celle de la compacte, une bonne nouvelle si l'on excepte l'ergonomie de l'instrumentation numérique, très perfectible. Au volant, le 2 litres Diesel est vigoureux, sans plus, mais ses bonnes manières sont sublimées par la douceur et la réactivité de la boîte automatique. Il boit de surcroît très peu, et seuls quelques discrets effets de couple dans le volant à pleine charge ternissent le tableau. Encore plus équilibré que celui d'une Série 1, le comportement est dynamique à souhait. Cerise sur le gâteau, la suspension (pilotée sur notre modèle d'essai) est étonnamment conciliante par rapport aux habitudes de la marque ces derniers temps sur les finitions M Sport. Hormis à basse vitesse où le filtrage reste perfectible, le confort est remarquable, ce qui n'empêche pas les mouvements de caisse d'être parfaitement maîtrisés lorsqu'on hausse le rythme.

Vous pourrez en trouver encore quelques unes en concession, mais vite car BMW stoppe cette version diesel.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1053.**

+ Présentation
Comportement
Agrément mécanique

– Places arrière étriquées
Coffre peu pratique
Equipement pingre

NOTRE AVIS ★★★★☆

Une Série 1 plus chère, avec une malle mais des places arrière moins hospitalières : il faut vraiment être sous le charme de la silhouette de cette Série 2 Gran Coupé pour craquer. Sa plus grande rivale reste sans doute la Série 3, encore plus agréable à conduire, nettement plus accueillante et pas beaucoup plus dispendieuse.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,53/1,80/1,42
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	430

Performances

Vitesse maxi (km/h)	235
1000m D. A. (s)	29
0 à 100km/h (s)	8
Reprises 90 à 130km/h (s) en D	6,9
Freinage 90/130km/h (m)	33/68

Consommations

MOYENNE (l/100km) : 5,6		
Ville : 6,6	Route : 5,3	Autoroute : 5
Autonomie (km) : 892	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AR, caméra de recul, clim. manuelle, capteurs de pluie/luminosité, instrumentation numérique, GPS sur écran tactile 8,8 pouces, jantes alliage 18 pouces, vitres/rétros élec., ferm. centr. à distance…

Options (€)

Accès mains libres	510
Clim. auto bizone	850
Régulateur adaptatif	460
Conduite semi-autonome	760
Supension pilotée	160
Sellerie cuir	1420

BMW Série 3 Touring *Sport et volume*

330e xDrive M Sport — **68 250 €**

Rejet de CO_2 : **33 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Le break affiche un beau volume de chargement qui ravira toute la famille.

Ce break Série 3 reçoit un 2.0 de 184 ch épaulé d'un bloc électrique pour 292 ch et 300 Nm de couple cumulés, le tout transmis aux quatre roues. Fidèle à ses racines, la Série 3 délivre des sensations de conduite assez sportives, particulièrement dans cette offre M Sport. La direction à l'assistance se montre précise et profite de la démultiplication variable (en option). La suspension Selectdrive est réglable mais non pilotée et se montre ferme dans tous les cas. Dommage. Question consommation, nos mesures ont enregistré une moyenne de 8,8 l/100 km batterie vide, ce qui n'est pas vraiment un atout. À noter que l'autonomie 100 % électrique du break plafonne à seulement 39 km, ce qui n'est pas non plus une réussite. Comme toutes les BMW récentes, la Série 3 adopte le double écran en lieu et place de l'instrumentation sous casquette traditionnelle. La console centrale, où une molette rotative a été conservée, facilite grandement la vie du conducteur. Malgré des batteries encombrantes, le Touring reste logeable avec 427 dm³ de coffre.

▶ **Essai non paru.**

+ Comportement routier
Habitabilité
Volume du coffre

– Prix (+ 2 050 €)
Consommations
Confort

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Dans l'absolu, la Série 3 Touring est une voiture agréable à conduire, fidèle à la tradition BMW car dotée d'un châssis équilibré et dynamique en dépit d'une prise de poids certaine, générée par l'ajout des batteries de l'hybridation. Mais question consommation, c'est clairement drapeau rouge, tout comme pour l'autonomie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1998/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/12
Puissance maxi (ch à tr/mn)	292/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	420/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,72/1,83/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	427

Performances

Vitesse maxi (km/h)	230
1000 m D. A. (s)	27,2
0 à 100 km/h (s)	6,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,8		
Ville : **10,2**	Route : **8,3**	Autoroute : **7,8**
Autonomie (km) : **454**	Capacité réservoir (l) : **40**	

Équipements de série

6 airbags, AFIL, aide park. AV/AR, clim. auto 3 zones, cam. recul, capteurs pluie/luminosité, frein parking auto., cockpit numérique, jantes alliage 18 pouces, feux LED, syst. multim. tactile/GPS/USB/Apple et Android…

Options (€)

Pack Confort (démarrage sans clé, sièges AV élec./chauffants)	2 000
Suspension Direct Drive	650

BMW Série 3 Touring *Plaisirs à l'ancienne*

320d M Sport — **61 850 €**

Rejet de CO_2 : **133 g/km**	Malus écologique : **400 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Le tarif vient d'augmenter de 3000 € avec une nouvelle mise à jour.

Ayant profité d'un vrai restylage extérieur, la Série 3 s'était surtout offert à l'intérieur une vaste dalle numérique combinant un écran de cockpit de 12,3 pouces et une tablette tactile de 14,9 pouces. Les interfaces sont belles et réactives, denses et complexes. Sous le capot de cettte version break, un 2.0 turbo diesel de 190 ch assisté d'une micro-hybridation (que BMW a la modestie de ne pas mettre en avant). Rien de neuf donc à part la transmission, uniquement automatique, soit une boîte ZF à 8 rapports commandée par un nouveau sélecteur coulissant sur la console centrale. Sur la route, aucun changement non plus côté sensation… et c'est une bonne chose. Le moteur offre un couple généreux et de la vigueur à tous les régimes tout en réclamant moins de 6 l/100 km ! Le comportement routier enfin se montre à la fois dynamique et prévenant affichant un bel équilibre sans sacrifier le confort qui reste très agréable malgré des roues de 19 pouces.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1117.**

+ Agrément de conduite
Performances/sobriété
Interfaces modernes…

– … mais complexes
Options trop nombreuses
Habitabilité

NOTRE AVIS ★★★★☆

Performante, agile, confortable, sobre et plutôt moderne, la Série 3 Touring 320d reste une formidable machine à voyager. La mise à jour 2022 apparaît mineure, mais elle lui permet de coller à la tendance actuelle des interfaces numériques tactiles. Un apport en ergonomie plus que discutable à vrai dire.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,71/1,83/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	500

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	229
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,1		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **59**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, radars AV/AR, jantes alliage 18 pouces, banq. rabattable 40/20/40, ESP, clim auto. 3 zones, capteurs pluie/lumin., freinage anticollision, hayon élec., instrum. numérique, lect. panneaux, phares LED, régul./limit. vitesse, sellerie cuir/Alcantara, volant multif. cuir…

Options (€)

Accès et démarrage sans clé	700
Affichage tête haute	1 200
Assistant au créneau	650
Sellerie cuir	1 500
Suspensions pilotées	650

BMW Série 4 Gran Coupé *Le prix du style*

420i M Sport — **58 350 €**

Rejet de CO_2 : **150 g/km**	Malus écologique : **2 049 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Variante plus racée de la Série 3, la Série 4 est un peu moins habitable... et un peu plus chère, un peu plus lourde, un peu plus gourmande et un peu moins performante aussi. La fadeur de son 4 cylindres tranche avec ses lignes agressives, sa sonorité quelconque et ses montées en régime linéaires traduisent un manque de caractère, encore plus dommageable sur un modèle qui prétend à l'exclusivité et à la sportivité. Heureusement, la transmission automatique, rapide et douce, ne suscite aucun reproche. Équipée de la suspension pilotée, la Série 4 Gran Coupé offre par ailleurs deux personnalités grâce à une amplitude de réglages élevée.

Outre sa garde au toit plus baisse, la Série 4 se distingue de la Série 3 par sa grosse calandre descendant à ras du bouclier avant.

+ Style
Ambiance à bord
Matériaux et finitions

− Tarif (+ 4 200 €)
Moteur sans âme
Performances en berne

Caricaturalement ferme en Sport, elle devient très prévenante en Confort. Mais, conformément à la tradition BMW, elle reste toujours agile, tout en garantissant un châssis très sûr. Enfin, en dépit de sa ligne de toit fuyante, la Série 4 Gran Coupé reste assez accueillante à l'arrière. Le coffre à hayon, plus pratique que la malle de la Série 3, réserve quant à lui un volume presque égal, mais plus exploitable.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1105.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Il n'y a aucune raison objective de préférer la 420i Gran Coupé à la Série 3, qui s'avère objectivement moins chère, plus performante, plus sobre mais également plus spacieuse. Il ne reste à la Série 4 Gran Coupé que sa ligne plus exclusive et agressive. Ce qui pourrait très bien suffire à remporter la décision...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	184 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 350
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,79/1,83/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	470

Performances

Vitesse maxi (km/h)	235
1 000 m D. A. (s)	29,9
0 à 100 km/h (s)	8,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,3
Freinage 90/130 km/h (m)	32/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,9		
Ville : 9,2	Route : 7,7	Autoroute : 6,8
Autonomie (km) : 746	Capacité réservoir (l) : 59	

Équipements de série

6 airbags, Afil, cam. de recul, clim. auto. bizone, détec. pluie/lum., freinage auto. d'urgence, jantes 18 pouces, instru. num., syst. multiméd. sur écran tactile 10,3 pouces, GPS, sellerie simili/Alcantara…

Options (€)

Sellerie cuir	1 800
Peinture métallisée	1 090
Conduite autonome niveau 2	2 050

BMW Série 4 Gran Coupé *Mister cocktail*

M440i XDrive M Performance — **76 000 €**

Rejet de CO_2 : **181 g/km**	Malus écologique : **24 296 €**	Puissance fiscale : **26 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Renouvelé, le Gran Coupé hérite des controversées "dents de castor" en guise de calandre. Cette version M440i XDrive profite du merveilleux 6-cylindres en ligne 3.0 biturbo culminant ici à 374 ch et expédiant le 0 à 100 km/h en 4,7 s, malgré les 1 825 kg de l'engin. Outre une prodigieuse poussée accompagnée d'une sonorité profonde et métallique, on note la remarquable efficacité de la boîte auto. et la douceur de la suspension pilotée (650 €), au service d'un comportement routier d'un équilibre rare. En agglomération, ce Gran Coupé sait aussi faire preuve de souplesse et de discrétion. Il se présente également comme un modèle de sobriété compte tenu de sa cylindrée, aidé par une micro-hybridation (alterno-démarreur 48 V) pourvue d'un mode "roue libre" à la décélération. À bord, les places arrière restent un poil exigües, et mieux vaut ne pas dépasser 1,80 m pour passer sous le pavillon fuyant. L'espace accordé aux genoux n'a rien d'exceptionnel non plus. À l'avant, en revanche, c'est Byzance! La finition est extrêmement soignée et l'ergonomie sans prise de tête.

Si l'i4 est exclusivement électrique, cette M440i profite d'un 6 cylindres 100 % thermique développant 374 ch.

+ Combo moteur-boîte
Présentation soignée
Niveau de confort

− Direction trop filtrée
Places arrière justes
Prix (+ 5 000 €) et malus

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1098.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Les amateurs de berlines haut de gamme et mécaniquement expressives ne pourront qu'applaudir l'agrément dispensé par cet épatant Gran Coupé M440i. Assurément une belle (mais très chère) vitrine pour BMW, qui est malheureusement vouée à une faible diffusion dans un pays devenu aussi autophobe que le nôtre...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	2 998
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	374 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	500 à 1 900
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,79/1,86/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	470

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250[1]
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

[1] Limité électroniquement.

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 59	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AV/AR + cam. de recul, Bluetooth, clim. auto., dém. sans clé, détec. pluie/lum., diff. autobloquant M Sport, direction variable et suspension DirectDrive Sport, freins M Sport, freinage auto. d'urgence, instru. num., kit aéro M Drive, jantes 18 pouces, phares full leds, régul./lim. de vit., syst. multimédia sur écran tactile, GPS…

Options (€)

Peinture métallisée	1 090
Toit ouvrant	1 550

BMW i4 *Une sacrée propulsion*

eDrive35 286 ch / 70 kWh M Sport — **61 650 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



La silhouette Gran Coupé est élégante et dynamique mais elle réduit l'accès à bord et la garde au toit.

L'i4 conserve la philosophie sportive de BMW en partageant sa silhouette avec un modèle thermique, la Série 4 Gran Coupé. Si elle fait le choix de recourir à une "petite" batterie de 70,2 kWh de capacité brute, une fois lancée, elle se montre incisive et performante. Notamment au niveau de l'accélération, ce qui est un peu moins vrai en termes de reprises. Dans l'habitacle, l'i4 dispose de la présentation "tout écran" arrivée sur les dernières Série 3 et Série 4. A l'arrière, l'habitabilité se révèle peu accueillante. La faute aux batteries placées dans le plancher. Le constat est identique au niveau du coffre, somme toute réduit. Mais l'allemande dégaine ici une arme secrète : son hayon très pratique. Pour le reste, sa finition s'avère exemplaire. La qualité supérieure de ses matériaux, des assemblages léchés, la sophistication de sa sellerie et de son design sont en tout point remarquables. Enfin, une profusion de possibilités de personnalisation est proposée avec cinq choix de jantes, quatorze de sellerie...

+ Confort / efficacité
Qualité de finition
Personnalisation possible

− Tarif (+ 4 200 €)
Habitabilité arrière
Coffre

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1139.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La BMW i4 dispose de bien des arguments pour séduire, à commencer par sa silhouette racée et son intérieur raffiné. Sur route, elle se montre confortable et efficace, sur le plan dynamique ou des performances. Reste son tarif élitiste, comme toujours, ainsi qu'une habitabilité arrière restreinte, à l'instar de son volume de coffre.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	- / -
Batterie / Capacité (kWh)	Lithium-ion / 70,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	286 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 / nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,79 / 1,86 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	433

Performances

Vitesse maxi (km/h)	186
1 000 m D. A. (s)	26,5
0 à 100 km/h (s)	6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	4,8
Freinage 90/130 km/h (m)	33/67

Autonomie

Moyenne (km) : 385		
Ville : **360**	Route : **455**	Autoroute : **350**
Conso. (kWh/100 km) : **17,1**	Charge normale/rapide : **40 h / 35 min de 0 à 80 %**	

Équipements de série

Aide au parking AV/AR (radars) + cam. de recul, 6 airbags, clim. bizone, Bluetooth, détec. piétons, câble de recharge mode 3, jantes alliage, pompe à chaleur, phares LED, régul./lim. de vit., rétros élec. et dégiv., syst. multimédia avec écran tactile/GPS/planif. de trajet/prises USB-C…

Options (€)

Caméra panoramique	700
Affichage tête haute	1 150
Toit ouvrant panoramique	1 600

Citroën C4 X *Crise identitaire*

1.2 PureTech 130 Max — **33 710 €**

Rejet de CO_2 : **132 g/km**	Malus écologique : **360 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



La C4 X se remarque par sa malle cachée dans un profil fastback en optant pour un style SUV-coupé. La version restylée arrive.

Citroën revient dans la catégorie des compactes tricorps avec la C4 X. Et pour séduire, la marque utilise l'argument crossover en cachant sa malle dans un profil fastback. À noter également des passages d'ailes et bas de protection en plastique pour s'offrir un petit parfum aventurier. Elle conserve toutefois la même garde au sol (15,6 cm) que la C4 classique dont elle est dérivée mais étire son porte à faux arrière de 24 cm et porte la longueur à 4,60 m. Le volume du coffre gagne 130 dm³ pour atteindre 510 dm³. Mais cette ligne ne facilite pas l'accessibilité et la modularité par rapport à la C4. L'ouverture réduite de la malle limite aussi le chargement d'objets volumineux. Les passagers arrière profitent en revanche d'une banquette un peu plus inclinée. Le conducteur retrouve la même ambiance qu'à bord d'une C4 et les mêmes sensations de conduite. Le trois cylindres turbo essence de 130 ch se montre suffisant étant donné le tempérament placide du châssis au confort d'un incomparable moelleux.

+ Confort
Volume de coffre
Profil fastback

− Modularité, aspects pratiques
Habitabilité moyenne
Rétrovision problématique

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1126.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

À force de multiplier les genres, la C4 X finit par se mélanger les pinceaux. Sa ligne masque bien l'intégration de la malle arrière, mais elle se montre moins pratique et plus encombrante que la cinq portes. Son volume de coffre plus vaste et ses places arrière un peu plus agréables risquent d'intéresser davantage les VTC que les particuliers.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	131 à 550
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,60 / 1,80 / 1,53
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	510

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,8		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **50**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, accès et dém. sans clés, aff. tête haute, AFIL active, aide au stat. AV/AR avec cam. de recul, Bluetooth, clim auto bizones, compteurs numériques, conduite autonome niveau 2, détect. de pluie et de luminosité, ESP, frein. auto d'urgence auto, jantes alu 18 pouces, lect. des panneaux, vitres élec., volant multif. régl. en haut. et prof., phares à LED, rég. adaptatif, syst. mult. avec écran tact. 10 pouces, Apple CarPlay et Android Auto/prises USB…

Options (€)

Peinture métallisée	650

BYD Seal *L'élève s'attaque au maître*

313 ch Design — **46 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **6 ans ou 150 000 km**



La Seal se positionne comme une rivale de la Model 3 de Tesla. La chinoise adopte ainsi un large écran tactile qui peut pivoter à 90°. Sa présentation est moins sobre que celle de l'américaine avec des compteurs et un imposant sélecteur sur la console centrale. À l'arrière, elle offre un espace royal pour ses passagers, comme pour les bagages. Malgré une batterie d'une capacité généreuse, la Seal n'affiche pas un record d'autonomie, la faute à un moteur trop gourmand. Par ailleurs, cette batterie implique d'être patient à la recharge. Le poids de celle-ci n'est pas un handicap, ni en matière de performances ni de freinage. Ce dernier point est par ailleurs excellent. La direction remonte peu d'informations et la suspension, trop souple, offre des mouvements de caisse importants. Avec l'impossibilité de disposer du bonus écologique 2024, la Seal s'affiche à un tarif élevé et son équipement, certes complet, se passe pour l'heure d'un planificateur de trajet. La Model 3 fait mieux : à dotation équivalente, elle est moins chère.

La BYD Seal offre une autonomie légèrement supérieure à celle de sa rivale, la Tesla Model 3.

+ Dotation complète
Habitabilité arrière
Freinage

– Tarif élevé
Autonomie peu convaincante
Pas encore de planificateur

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1152.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec la Seal, BYD tente clairement de s'attaquer à la Tesla Model 3. Toutefois, la présentation intérieure n'offre pas la sobriété de l'américaine, Et si ses performances sont bonnes et son freinage est une référence, ce n'est pas une raison pour se positionner à un tarif aussi élevé… Surtout pour une chinoise.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion[1]/82,5
Puissance maxi (ch à tr/mn)	313/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	360/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,80/1,88/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	447/53

[1] Nette.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	27,1
0 à 100 km/h (s)	6,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	4,6
Freinage 90/130 km/h (m)	30/63

Autonomie

Moyenne (km) : 420		
Ville : 440	Route : 460	Autoroute : 370
Conso. (kWh/100 km) : 19,7	Charge normale/rapide : 54/37	

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL act., aide park. AV/AR + cam. recul, Bluetooth, clim auto, coffre élec., cond. semi-autonome, dét. pluie/lum., ESP, induction, instr. num., jantes all. 19 pouces, lect. panneaux, LED, pompe à chaleur, sell. cuir, sièges AV élec./chauff., surv. angles morts, syst. multim. tactile/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/USB, toit pano…

Options (€)

Peinture spéciale	1 000

Citroën ë-C4 X *Electrique avec chauffeur*

136 ch Max — **44 800 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Comme la C4, la C4 X existe dans cette version électrique de 136 ch (et aussi désormais en 156 ch). Conduite douce, silence de fonctionnement, excellente souplesse des suspensions et bon comportement routier sont au programme. Les performances sont satisfaisantes mais n'attendez pas de l'auto qu'elle soit vive. À l'arrière, l'auto prétend ménager plus de confort que la C4. C'est surtout vrai au niveau de l'inclinaison du dossier qui offre une position plus agréable, mais la ligne de toit fuyante compromet l'espace à la tête des plus grands. Le coffre de la C4 X ajoute 191 dm³ à celui de la C4 mais dénué de hayon il est nettement moins pratique. Sur le plan de l'autonomie, le bilan reste moyen dans la catégorie, mais les 265 km relevés correspondent au kilométrage quotidien réalisé par la plupart des taxis et VTC. Les 100 kW de puissance de recharge maximale ne seront donc pas de trop. Côté tarif, la "X" coûte 700 € de plus que l'ë-C4. Un prix relativement compétitif face aux concurrentes européennes, mais qui ne résiste pas aux propositions chinoises.

Le style fastback de la poupe peut plaire mais l'ensemble ne gagnera pas à un concours de beauté

+ Confort de suspension
Silence
Volume de coffre

– Autonomie
Attrait pour les particuliers
Tarif coquet

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1131.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

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

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/46,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,60/1,80/1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	560

Performances

Vitesse maxi (km/h)	152
1 000 m D. A. (s)	32,6
0 à 100 km/h (s)	10,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Autonomie

Moyenne (km) : 265		
Ville : 305	Route : 275	Autoroute : 215
Conso. (kWh/100 km) : 17,7	Charge normale/rapide : 8 heures/30 minutes[1]	

[1] Charge rapide de 10 à 80 % sur borne 100 kW.

Équipements de série

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

Options (€)

Chargeur induction	150
Pare-brise chauffant	150
Peinture métallisée	650

Citroën C5 X *C'est la ouate !*

PureTech 130 You — **39 150 €**

Rejet de CO_2 : **136 g/km** | Malus écologique : **330 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Confort/habitabilité
+ Rapport prix/équipement
+ Interface moderne

− Amortissement souple
− Public à séduire
− Ligne particulière

La Citroën C5 X mise sur l'originalité en s'inspirant des lignes d'une berline classique, d'un break, d'un coupé et d'un SUV. Dans l'habitacle, le style est plus sage avec une instrumentation face au conducteur qui adopte un design quelconque. La finition est correcte et l'ensemble rappelle vaguement celui du C5 Aircross restylé. Mais son véritable atout se nomme habitabilité ! À l'arrière, les passagers bénéficient d'un espace aux jambes impressionnant. Sous le capot, le 3 cylindres de 130 ch apparaît un peu juste au regard d'un véhicule affichant 4,81 m de long. Heureusement, son poids plume de 1 450 kg ne pénalise ni les performances ni les consommations. Derrière le volant, le conducteur ressent immédiatement la patte Citroën. Direction légère, sièges moelleux à la mousse à densité variable donnent envie de tailler la route. Le confort de suspensions est remarquable et les aspérités de la chaussée sont englouties avec une facilité déconcertante grâce aux amortisseurs à butée hydraulique.

Au regard du contexte actuel, la consommation est un point positif avec une moyenne de 7,1 l/100 km. Le prix a baissé de 730 €.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1109.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Citroën C5 X manque certes de dynamisme mais elle reprend avec brio le flambeau des grandes berlines de la marque et apporte un réel vent de fraîcheur dans une catégorie terriblement traditionnelle. Extrêmement confortable, moderne, spacieuse, abordable, elle s'impose comme une alternative crédible.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,81/1,82/1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	521

Performances

Vitesse maxi (km/h)	199
1 000 m D. A. (s)	32,2
0 à 100 km/h (s)	10,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7.1		
Ville : **7,7**	Route : **6,8**	Autoroute : **6,8**
Autonomie (km) : **746**	Capacité réservoir (l) : **53**	

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL active, radars AV/AR, banquette AR 2/3-1/3, Bluetooth, clim auto bizone, capteurs pluie/luminosité, frein de parking auto, freinage auto d'urgence et détection cyclistes, jantes alliage 19 pouces, phares AV 100 % LED, régul. de vitesse actiff, rétros ext. rabattables électriquement, sièges AV élec.,syst. multimédia avec écran central tactile 12 pouces + GPS/reconnaissance vocale…

Options (€)

Pare-brise chauffant	150

Citroën C5 X *Le juste milieu*

Hybride rechargeable 180 ch Plus — **51 160 €**

Rejet de CO_2 : **32 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Confort
+ Douceur de conduite
+ Prestations suffisantes

− Consommations batterie vide
− Comportement placide
− Positionnement discutable

Trop atypique pour être une véritable berline et pas assez aventurière pour jouer les SUV, la C5 X propose cette offre hybride rechargeable 180 ch qui n'apporte pas grand chose de plus sur autoroute que l'offre thermique 130 ch mais devient plus intéressante en ville, profitant d'une fiscalité avantageuse. Capable de rouler selon nos mesures pendant 41 km en tout électrique, elle se montre aussi plus agréable à l'usage tout en étant presque aussi performante que la version 225 ch. Seules les reprises sont vraiment à l'avantage de la version plus puissante, 1 840 € plus chère. La pertinence de cette hybride rechargeable impose de la recharger le plus possible sur les petits trajets. Une fois sa batterie à plat, elle devient en revanche plus gourmande de 0,5 l/100 km par rapport à l'ancien PureTech 180 ch. En bonne Citroën qui se respecte, la C5 X privilégie le confort au dynamisme. Son comportement n'est pas le plus précis quand on augmente le rythme, mais l'incomparable moelleux de sa suspension s'apprécie à un rythme paisible.

La C5 X hybride rechargeable 180 ch propose un juste milieu entre son homologue 225 ch et la version thermique.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° .**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Cette récente hybride rechargeable de 180 ch imposée par la fiscalité confiscatoire de l'ancienne version classique de puissance équivalente constitue un juste milieu. Elle se montre intéressante, même si ses consommations un peu élevées incitent logiquement à la recharger le plus possible, pour des petits trajets.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	2,4/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,81/1,87/1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	445

Performances

Vitesse maxi (km/h)	225
1 000 m D. A. (s)	30
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,6
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7.7		
Ville : **8,2**	Route : **7,1**	Autoroute : **7,8**
Autonomie (km) : **519**	Capacité réservoir (l) : **40**	

Équipements de série

6 airbags, ABS, accès et démarrage sans clés, affichage tête haute, caméra à 180°, clim auto bizones, conduite autonome niveau 2, ESP, instrumentation numérique, jantes alu 19 pouces, sièges avant électriques et chauffants, suspension pilotée, système multimédias avec écran tactile…

Options (€)

Chargeur embarqué 7,4 kW	400
Intérieur cuir	1400

Citroën C5 X *L'histoire reprend son cours*

Hybride Rechargeable 225 Max — **53 400 €**

Rejet de CO_2 : **30 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **3 ans, km illimité**



+ Confort royal
+ Habitabilité
+ Equipement complet

− Châssis peu dynamique
− Consommation batterie vide
− Autonomie électrique

Revoilà la C5...X qui opte pour un style crossover mi-break, mi-SUV. Cette version hybride rechargeable reçoit l'offre 225 ch cumulés des C5 aircross, Peugeot 308, 508, 3008... qui lui permet de revendiquer 55 km d'autonomie électrique. La recharge se fait sur secteur (environ 7 h) ou par l'intermédiaire d'une Wallbox. À l'intérieur, la présentation est plutôt flatteuse et la finition correcte même si quelques plastiques durs parsèment tableau de bord et console centrale. L'habitabilité, à l'inverse, ne suscite aucun reproche. L'espace aux jambes à l'arrière est, par exemple, royal. Sur la route, bonne nouvelle, cette C5 X tient sa promesse. Grâce à la suspension à double butée hydraulique progressive, conducteur et passagers auront tout simplement la sensation d'évoluer sur un tapis volant surtout en mode électrique où aucun bruit ne perturbe. Agréable mais pour obtenir cette qualité de confort, la C5 X perd en dynamisme même si en mode sport, les suspensions raidies parviennent à limiter les prises de roulis préjudiciables à l'efficacité.

Depuis 2022, cette version de la C5 X avait augmenté son prix de 5 440 €. mais il vient de baisser de 3 650 €.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1110.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Tout le monde n'aime pas son design original, son intérieur divise, et beaucoup déplorent l'absence de dynamisme. Mais cette nouvelle Citroën C5 X fait l'unanimité en confort, aussi appréciable au quotidien que lors d'un long voyage. Et bonne nouvelle, votre billet en classe éco vous donne accès à la classe affaires.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/12,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	181 à 6 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 3 000[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,81/1,82/1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	445

[1] (+ 110 ch élec. pour 225 ch cumulés). [2] (320 Nm cumulés).

Performances

Vitesse maxi (km/h)	233
1 000 m D. A. (s)	28,9
0 à 100 km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,4
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8		
Ville : **8,7**	Route : **7,3**	Autoroute : **7,9**
Autonomie (km) : **500**	Capacité réservoir (l) : **40**	

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, affich. tête haute, AFIL actif, radars AV/AR + 360°, chargeur embarqué 3,7 kW, charg. tel, clim auto bizone, cond. auto. niveau 2, capteurs pluie/lumin., frein de parking auto, hayon élec., jantes 19 pouces, régul. de vit. actif, sièges cuir AV élec./chauff., susp. pilotées à doubles butées hydrau., syst. multimédia avec écran tactile 12 pouces…

Options (€)

Pare-brise chauffant	150

Hyundai Ioniq 6 *La revanche de la berline*

77 kwh 229 Pack Executive — **61 000 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **5 ans, km illimité[1]**

[1] Batterie 8 ans.



+ Autonomie et recharge
+ Habitabilité
+ Équipements de série

− Confort ferme
− Prix élevé (+ 1 200 €)
− Coffre peu pratique

Avec un coefficient de pénétration dans l'air de 0,22 (et même de 0,21 avec les rétroviseurs caméras à 1 200 €), la Ioniq 6 s'assure une consommation moyenne de 16,7 kWh/100 km, pour une autonomie d'environ 465 km. Une belle performance, d'autant qu'elle dispose de la technologie 800 V permettant des recharges de 10 à 80 % en moins de vingt minutes. La Hyundai démontre en outre de vraies aptitudes autoroutières, grâce à ses reprises et son insonorisation soignées. En revanche, sur route dégradée, les suspensions fermes et trépidantes chahutent les occupants. À l'intérieur, ces derniers profitent d'un habitacle vaste et moderne, aux interfaces bien pensées. Reste des matériaux «biosourcés» un peu cheap, des rangements nombreux mais souvent petits et des assises arrière trop courtes : les passagers ne pouvant pas, en outre, glisser leurs pieds sous les sièges avant. Quant au coffre, il affiche un petit 464 dm³. Pour finir, saluons le bon niveau d'équipement, même s'il s'agit d'une auto à plus de 60 000 euros.

Les aides à la conduite sont efficaces mais elles peuvent aussi se montrer trop intrusives ou sensibles.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1128.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec son profil fuselé, la Ioniq 6 affiche une excellente efficience et une autonomie appréciable, et nous rappelle la pertinence de ce type de carrosserie pour un véhicule électrique. Elle offre en plus une belle habitabilité et un équipement riche. Reste que des tarifs plus amicaux auraient été bien vus.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/77,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	229/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,86/1,88/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	464[1]

[1] + 45 dm³ AV.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	185
1 000 m D. A. (s)	25,8
0 à 100 km/h (s)	8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,7
Freinage 90/130 km/h (m)	31/66

Autonomie

Moyenne (km) : 465[1]		
Ville : **455**	Route : **545**	Autoroute : **405**
Conso. (kWh/100 km) : **16,7**	Charge normale/rapide : **39 h/18 mn**	

[1] En hiver.

Équipements de série

7 airbags, accès/dém. sans clé + coffre mains-libres, aff. tête haute, aide parking AV/AR + caméra 360°, clim. bizone, capt. pluie/lum./fatigue, frein. auto. d'urg., jantes 20 pouces, lect. panneaux, LED matriciels, pompe à chal., cond. semi-auto. niv. 2, régul./lim. vit., sièges cuir AV/AR chauff. + AV ventilés et élec., volant cuir chauff., toit ouvrant…

Options (€)

Peinture métallisée	650

Honda Civic *Écolo joyeuse*

e:HEV 184 Sport — **39 020 €**

Rejet de CO_2 : 113 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 7 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km[1]

[1] 10 ans sur l'électrique.



Équilibré, non dénué d'agilité et bien suspendu, le châssis ménage un bon compromis confort-tenue de route.

Hormis pour la récente Type R, 100 % thermique, la onzième Civic n'est proposée chez nous qu'en motorisation e:HEV, soit une hybridation autorechargeable dont la particularité est que c'est la machine électrique qui est à l'œuvre. Le thermique n'est là que pour l'épauler lors des phases critiques. Ainsi, à faible allure et à vitesse stabilisée, c'est l'électrique qui entraîne les roues avant ; le 2.0 de 143 ch alimentant et rechargeant la batterie... pour une consommation moyenne mesurée de seulement 5,8 l/100 km. En contrepartie, s'il suffit au quotidien, l'ensemble hybride n'est pas sensationnel malgré le cumul des 184 ch. Dommage car il est secondé par un excellent châssis, correctement amorti et doté d'une direction précise. À bord, les passagers sont à l'aise, les bagages aussi. La nipponne se distingue encore par la qualité de ses matériaux et sa finition. Les technologies actuelles sont là et cohabitent avec des commandes physiques classiques. Un temps disparue, elle est revenue plus chère de désormais 5 320 € ! Autant dire que son tarif n'a plus rien de compétitif.

+ Agrément de conduite
Perfs. et comportement
Habitabilité

– Ergonomie
Maintien des sièges avant
Volume sonore au ralenti

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1116.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Enfin une hybride "simple" plaisante à conduire ! Cette Civic délivre de belles performances sur le plan mécanique, affiche un comportement routier et un agrément de conduite à saluer, grâce à un excellent châssis. En outre, elle limite sa consommation, améliore son confort et s'appuie sur un gabarit qui joue en faveur d'une bonne habitabilité.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 993/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/1,05
Puissance maxi (ch à tr/mn)	184/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	186 à 4 000[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,56/1,81/1,41
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	440

[1] Moteur thermique : 143 ch à 6 200 tr/mn. [2] + 315 Nm électrique.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	182
1 000 m D. A. (s)	29,3
0 à 100 km/h (s)	7,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,4
Freinage 90/130 km/h (m)	30/62

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,8		
Ville : 5,3	Route : 5,7	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 686	Capacité réservoir (l) : 40	

Équipements de série

7 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR, caméra de recul, chargeur inductionne induction, freinage auto. d'urgence, clim. auto., capteurs pluie/lumin., cockpit numérique, jantes alliage, lecteur de panneaux, régul./limit. de vitesse actif, rétros rabattables électriquement, syst. multimédia + écran tactile + Bluetooth + GPS + prises USB…

Options (€)

Peinture métallisée	650

Mercedes Classe C break *Bon pour la recharge*

300 e AMG Line — **68 000 €**

Rejet de CO_2 : 13 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 11 CV	Garantie : 2 ans, km illimité



Malgré son poids, le break Classe C est vif à conduire. Inattendu pour une Mercedes. Son prix grimpe de 1 500 €.

Pour son break C 300 e hybride rechargeable, Mercedes a vu les choses en grand : 4,80 m de longueur et une batterie d'une capacité de 25,4 kWh. De quoi annoncer une autonomie record en mode électrique de 111 km. Selon nos mesures, la réalité tourne plutôt autour de 78 km en moyenne. Mais cette capacité importante a deux écueils. Le premier, c'est le poids : 2 122 kg. Ce qui n'empêche pas l'auto d'être véloce dans ses relances, ni d'être vive dans les enchaînements de virages, grâce à sa direction. Par ailleurs, la suspension pneumatique permet de gommer la sensation d'embonpoint et procure un excellent confort. La présentation intérieure fait la part belle aux écrans, mais les boutons physiques restent présents, notamment sur le volant. L'accès aux menus est plus intuitif que sur l'ancienne Classe C. Le confort des sièges ne souffre aucune critique et l'habitabilité aux places arrière est royale. Venons-en au deuxième défaut lié à son imposante batterie : le volume de coffre de 334 dm³, soit à peine plus qu'une berline compacte ! Et l'addition est salée.

+ Autonomie électrique
Confort
Agrément

– Volume de coffre
Poids indécent
Options

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1127.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le coffre des breaks Classe C n'a jamais été parmi les plus généreux. Cette version hybride rechargeable le confirme une fois de plus. Mercedes a ainsi privilégié le confort de ses passagers ainsi que le rayon d'action avec une batterie offrant une capacité digne de celle d'une petite citadine 100 % électrique.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 993/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/25,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	313/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	550/nc[2]
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	4,80/1,82/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	334

[1] 204 ch à 6 100 trr/mn + 129 ch élec. [2] 320 Nm à 2 000 tr/mn + 440 Nm élec.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	245[1]
1 000 m D. A. (s)	26,8[2]
0 à 100 km/h (s)	6,6[3]
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,7[4]
Freinage 90/130 km/h (m)	33/67

[1] 142 élec. [2] 34,8 élec. [3] 12,8 élec. [4] 12,9 élec.

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 9		
Ville : 11	Route : 8,3	Autoroute : 7,6
Autonomie (km) : 555[1]	Capacité réservoir (l) : 50	

[1] 78 élec.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, aide park. AV/AR, clim. auto 3 zones, cam. recul, capteurs pluie/lumin., frein parking auto, instr. num., jantes alliage 18 pouces, LED, rég./lim. vit., syst. multim. tactile/GPS/USB/Apple et Android Auto…

Options (€)

Pack coffre	400
Affich. tête haute, clim 4 zones, sièges élec., toit ouvrant élec.	4 500

Peugeot 408 *Polyvalence attractive*

PHEV 180 Allure — **45 600 €**

Rejet de CO_2 : **28 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Agrément/confort
+ Perfs/conso
+ Habitabilité

− Equipement incomplet
− Tarif corsé
− Gabarit en ville

À la fois berline, coupé et SUV, la Peugeot 408 touche à tout et plaît. Sa présentation intérieure est moderne et ne manque pas de cachet mais elle interpelle moins car reprise à la 308. L'écran central de 10 pouces offre une très bonne lisibilité et les dernières mises à jour ont enfin résolu les problèmes de lenteur.

L'allure, l'habitabilité, la polyvalence... il aurait presque tout pour plaire mais ses lacunes d'équipement et son prix le desservent.

mais l'atout principal de ce modèle se trouve au niveau de l'habitabilité. Les passagers arrière bénéficient d'un espace généreux pour installer confortablement leurs jambes. Le seul bémol concerne l'accès peu aisé pour les grands gabarits à cause de la ligne de toit plongeante. À l'usage, le conducteur retrouve avec plaisir le toucher de route caractéristique des Peugeot, subtil équilibre entre confort et comportement routier impérial. La direction est précise, l'ensemble reste très stable même sous la contrainte d'une conduite musclée. La motorisation hybride, enfin, avec une puissance de 180 ch, délivre des performances satisfaisantes. Attention toutefois quand la batterie est vide, l'apport du moteur électrique s'atténue et les performances aussi.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1135.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La 408 est très habitable. Son style interpelle. Elle est très confortable et reste pourtant plaisante à conduire. Mais son envergure, et notamment sa longueur de 4,69 m, sera sans doute un frein pour certains clients. Et surtout, cette "super " 308 réclame plus de 3 000 € supplémentaires par rapport à la compacte. Difficiles à justifier.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/11,3
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,69/1,85/1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	414

Performances

Vitesse maxi (km/h)	225
1 000 m D. A. (s)	29,8
0 à 100 km/h (s)	8,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,7		
Ville : **8,5**	Route : **7,1**	Autoroute : **7,4**
Autonomie (km) : **519**	Capacité réservoir (l) : **40**	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au parking AV/AR, caméra de recul, alerte trafic arrière, Bluetooth, câble de recharge mode 2, clim auto bizone avec filtre HEPA, détecteurs pluie/luminosité, frein parking électrique, phares full LED, lecture panneaux, peinture métallisée, régul./limiteur de vitesse adaptatif, sellerie trimatière, surveillance angles morts, vitres AV acoustiques…

Options (€)

Caméra 360°	790
Chargeur embarqué 7,4 kW	400

Peugeot 408 *Super-308*

PHEV 225 GT — **51 250 €**

Rejet de CO_2 : **26 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Agrément de conduite
+ Confort et tenue de route
+ Ambiance et habitabilité

− Direction trop directe
− Tarif corsé
− Gabarit imposant en ville

Au premier coup d'œil, la 408 intrigue car elle n'a plus vraiment la ligne d'une berline compacte classique. Sa garde au sol plus élevée de 4 cm que celle de la 308, à qui elle emprunte ses entrailles, ses mécaniques, et presque tout en fait, lui confère une autre allure. Dans l'habitacle, le spectacle est moins innovant, très proche de la 308 mais avec une instrumentation de bord numérique 3D qui participe à l'ambiance futuriste. À l'arrière, l'espace aux jambes généreux permet à la 408 de supplanter la 308. Sous le capot, le 1.6 turbo essence de 180 ch et le moteur électrique de 110 ch assurent 225 ch cumulés. Une cavalerie qui ne manque pas de répondant mais ne masque pas toujours l'inertie d'une masse importante, due aux batteries. La 408 s'apprécie finalement plus pour ses qualités de routière silencieuse et confortable, prête à avaler du kilomètre. Signalons d'ailleurs que l'autonomie en tout électrique peut atteindre 63 km et le comportement routier offre un bon confort de suspension, une tenue de route et un agrément de haut vol.

Contrairement à la 308, la 408 ne sera disponible qu'en versions essence, hybride rechargeable et électrique.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1122.

NOTRE AVIS ★★★★☆

En simplifiant, disons que la 408 est une grande 308. Avec de la place pour les passagers arrière et un vaste coffre. Les qualités routières et l'agrément de conduite sont intacts. La compacte parfaite ? Pas tout à fait. Son gabarit n'a plus rien de compact et son tarif conséquent est plutôt celui d'une berline familiale.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/12,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	225/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,69/1,85/1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	471

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	233
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,2		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **40**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL active, Bluetooth, caméra de recul, conduite semi-autonome niveau 2, freinage auto d'urgence, hayon électrique, jantes alliage 19 pouces, phares AV Matrix LED Technology, réglage modes de conduite, régulateur de vitesse adaptatif, rétros et vitres électriques, surveillance angles morts, système multimédia avec écran tactile 12 pouces/GPS/AppleCarPlay et Android Auto, prise USB…

Options (€)

Chargeur smartphone induction	100

Peugeot 508 SW *De beaux restes*

▶ 1.6 PHEV 180 Allure — **51 500 €**

Rejet de CO_2 : **28 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



La 508 restylée change tout de même notablement avec ses optiques, sa calandre et ses boucliers redessinés.

Nouveau logo, nouvelle calandre, des optiques et boucliers redessinés, la 508 restylée se démarque nettement de la précédente. Le confort/comportement reste de mise et la 508 donne toujours autant de plaisir au moment d'aborder une route sinueuse, tout en préservant les vertèbres de ses occupants avec une incomparable douceur lorsqu'elle chausse des roues de 17 pouces. Elle fait aussi un excellent usage de sa nouvelle version hybride rechargeable forte de 180 ch. L'ensemble comprenant un 1.6 turbo essence, associé à un bloc électrique de 110 ch et à une batterie de 12,4 kWh permet d'économiser 1 900 € par rapport à la version 225 ch tout en offrant des performances très proches. Il reste tout de même 51 300 € à dépenser. Ce n'est certes pas donné, mais cela reste tout de même intéressant pour se distinguer avec élégance de la dictature des SUV familiaux, et rouler une petite cinquantaine de kilomètres sans la moindre goute d'essence. Un luxe au prix du Sans Plomb !

▶ Essai non paru.

+ Confort/comportement
Style/présentation
Coffre préservé en PHEV

– Habitabilité AR
Tarifs
Gamme réduite

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le restylage de cette 508 lui offre une nouvelle signature lumineuse et modernise subtilement son interface sans vraiment changer la donne. Cet élégant break se montre toujours agréable à conduire et ajoute un excellent confort avec les roues de 17 pouces. L'arrivée de l'hybride rechargeable 180 ch permet d'abaisser un peu un prix encore élevé.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	12,4/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 3 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,78/1,86/1,82
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	530

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	230
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,5		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **43**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, accès et dém. sans fil, aide au parking AV/AR, caméra de recul, clim auto bizones, freinage auto d'urgence, instrumentation numérique 12,3 pouces, jantes alliage 17 pouces, phares AV matriciels, rétros rabattables électriquement, surveillance des angles morts, système multimédias avec écran tactile 10 pouces/GPS/Android Auto/Apple CarPlay sans fil…

Options (€)

Chargeur embarqué 7,4 kW	400
Peinture métallisée	720

Tesla Model 3 *Deux pas en avant, un pas en arrière*

▶ Propulsion 283 ch — **41 490 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **4 ans, 80 000 km**



Le restylage opéré par Tesla permet de différencier les deux versions de la Model 3 sans aucune difficulté.

Si les tarifs de la Model 3, les batteries et les moteurs ont régulièrement évolué depuis son lancement, ses qualités intrinsèques sont restées identiques : un prix (relativement) serré, des performances étonnantes, une belle autonomie, un déluge de technologies plus ou moins utiles, un intérieur atypique feuilleté à toutes les fenêtres, le confort acoustique aussi a été revu. L'autonomie gagne 15 km sur autoroute grâce à un meilleur Cx. Enfin, pour enfoncer le clou et tuer la concurrence, Tesla a soigné ses tarifs. Notre Model 3 Propulsion reste toujours moins chère qu'une Peugeot e-308 haut de gamme. Heureusement d'ailleurs car, fabriquée en Chine, elle ne bénéficie plus du bonus.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1147.

+ Tarif
Progrès confort et finition
Autonomie améliorée

– Ergonomie
Absence de bonus
Plancher AR trop haut

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Tesla Model 3 n'est toujours pas parfaite notamment au niveau du confort. Mais elle est plus homogène que jamais, et ce qu'elle propose pour ce prix est tout simplement imbattable aujourd'hui. Attention toutefois à l'ambiance et à l'ergonomie de l'habitacle qui peuvent dérouter au premier contact.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	Li-Ion LFP/57
Puissance maxi (ch à tr/mn)	283/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	420/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,72/1,85/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	555

Performances

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	27,2
0 à 100 km/h (s)	6,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	4,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32/67

Autonomie

Moyenne (km) : 513[1]		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Conso. (kWh/100 km) : **14,3**	Charge normale/rapide : **50 mn/5h40**	

[1] Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, AFIL, cam. de recul 360° avec aide au stationnement, charg. induction, clé mains-libres, clim auto bizone, conduite semi-autonome niveau 2, ESP, capteurs pluie, freinage auto d'urgence, jantes alliage 18 pouces, phares à LED avec gestion codes/phares auto, sièges AV/AR et volant chauffants, sièges AV ventilés, système multimédia + écran tactile 15,4 pouces, GPS, toit vitré panoramique…

Options (€)

Intérieur similicuir premium blanc	1 190

Skoda Octavia Combi *L'essentiel*

1.5 TSI 150 Selection — **35 610 €**

Rejet de CO_2 : **115 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**

MODÈLE RESTYLÉ



Une discrète touche de maquillage, des moteurs subtilement revus et une pointe de technologie : la quatrième génération de Skoda Octavia s'offre un restylage de mi-carrière léger mais efficace.

Les breaks familiaux n'ont plus la vie facile. Ils ont tout d'abord été attaqués par les monospaces et depuis plus de 10 ans, les SUV, plus tendance, séduisent davantage. Face à cette situation, la Skoda Octavia Combi parvient tout de même à tirer son épingle du jeu grâce à son espace intérieur géant et un look plutôt séduisant. Mais Skoda ne se repose pas sur ses lauriers en apportant quelques retouches esthétiques et un nouveau 4 cylindres 1.5 TSI de 150 ch. Toujours doté d'une hybridation légère 48 V avec la boîte DSG 7 rapports, il reçoit quelques modifications, comme un turbo à géométrie variable. Sur la route, ce bloc apporte un agrément correct grâce à une souplesse idéale. Au chapitre performances en revanche, ce break s'essouffle vite et n'aime pas trop les montées en régime. Pas de quoi entraver les qualités routières d'une Octavia reposante et sûre quand des virages s'enchaînent. Les ingénieurs ont clairement opté pour des réglages de confort plus propices aux familles utilisatrices de ce type de carrosserie. Dans l'habitacle, la tchèque démontre une nouvelle fois ses atouts avec un coffre géant d'un volume de 640 dm³ et modulable, des rangements disséminés à l'avant et l'arrière. Affichée 35 610 € sur le premier niveau de finition ou 41 950 € sur le second, notre version essence cœur de gamme 150 ch n'est plus donnée même si le niveau d'équipements de série reste attractif. Néanmoins, aucun autre break familial ne vous en offre autant.

+ Qualité de vie à bord
Aspects pratiques
Consommations

− Boîte peu réactive
Place arrière centrale
Options un peu chères

Plus agréable et logeable qu'un SUV, la Combi vaut le détour



La planche de bord de l'Octavia ne change guère, mais l'interface évolue dans sa version haut de gamme.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1160.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le restylage ne change pas les qualités premières d'un modèle toujours aussi agréable à vivre mais apporte des consommations plutôt prometteuses dans cette version essence 150 ch. L'excellent rapport encombrement/habitabilité et l'agrément de conduite démontrent l'intérêt du break par rapport au SUV.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 498
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,70/1,83/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	640

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	226
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,1

Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **45**	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, aide au parking AR, avertisseur de trafic arrière et de sortie, banquette inclinable, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizone, détecteurs de pluie/luminosité, frein de parking auto, instrumentation de bord numérique, jantes alliage 17 pouces, phares à LED, parapluies dans les portières AV, régulateur/limiteur de vitesse, système multimédia avec écran tactile 10 pouces/2 prises USB AV/AR/Apple CarPlay et Android Auto avec ou sans fil…

Options (€)

Jantes alliage 18 pouces	890



Toyota Prius *La plus belle pour aller charger*

▶ Hybride Rechargeable 223 ch Lounge — **51 500 €**

Rejet de CO_2 : **16 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



+ Agrément châssis
Bonnes performances
Consommations

– Bruyante à vitesse élevée
Boîte en conduite sportive
Finition

Les précédentes n'étaient pas des prix de beauté, mais la dernière Prius soigne la rétine des passants avec son séduisant profil. L'habitacle surprend moins, profitant d'assemblages soignés et de... quelques plastiques durs sensibles aux rayures. Cette version Hybride Rechargeable gagne plus de 100 ch par rapport au précédent opus. Sa batterie de 13,6 kWh brut anime un moteur électrique de 163 ch... mais la Prius n'est toujours pas un modèle du genre en conduite rapide, condition propice à générer un emballement de variateur. Elle est néanmoins beaucoup plus réactive pour passer de Drive à marche arrière et inversement. En manœuvre, c'est un avantage certain. La japonaise se montre précise, combative face au roulis et agile dans ses changements d'appuis. Au prix d'une fermeté que l'on ressent au niveau de la sellerie. Quant à l'usage, en rechargeant souvent, elle se montre économe avec seulement 5,1 l/100 km en moyenne. Seule ombre au tableau, une capacité de recharge limitée à 3,3 kW, qui induit un temps de charge beaucoup trop long...

Les performances confirment les bonnes aptitudes de la Prius, avec un 0 à 100 km/h expédié en 7,8 secondes.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1143.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

On pourrait choisir la nouvelle Prius uniquement pour ses lignes particulièrement réussies et dynamiques. Mais ce serait réducteur, tant la Toyota se montre en outre énergique, facile à vivre au quotidien et économe à l'usage. Sans oublier qu'elle offre actuellement la meilleure synthèse de la familiale plug-in moderne.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 987/non
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/13,6
Puissance maxi (ch à tr/mn)	223/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	190 à 4 400[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L/l/h) (m)	4,60/1,78/1,42
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	310

[1] 152 ch à 6 000 tr/mn (therm.) + 163 ch (élec.). [2] + 208 Nm (élec.).

Performances

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	28,5
0 à 100 km/h (s)	7,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,2
Freinage 90/130 km/h (m)	34/69

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,1

Ville : 4,8	Route : 4,8	Autoroute : 5,7
Autonomie (km) : 784	Capacité réservoir (l) : 40	

Équipements de série

Alerte anticollision AV/AR, cam. 360°, assistant parking autonome, rétro. int. par cam., détec. de pluie, projecteurs LED matriciels, hayon élec., jantes all. 19 pouces, rétros ext. dégivrants et rabatt. auto., services connectés, sièges AV (ventilés) et AR chauff., syst. mains-libres, syst. multimédia, volant chauff., toit solaire photovoltaïque…

Options (€)

Peinture métallisée	700

Volkswagen ID.7 *Le patron est de retour*

▶ 286 ch/77 kWh Pro Style Exclusive — **67 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



+ Berline confortable
Châssis bien conçu
Qualité de présentation

– Tarifs élevés
Gabarit imposant
Manque de sensations

Sorte de Passat électrique, l'ID.7 dispose d'un large hayon donnant accès à un vaste coffre. A bord, la présentation reprend l'esprit fluide et simple de l'esthétique extérieur avec son grand écran tactile de 15" donnant accès à un système multimédia inédit, simple et intuitif à utiliser. La qualité de finition est au rendez-vous avec un soin du détail auquel la marque avait peu à peu cessé de nous habituer. Quant à l'habitabilité, elle est tout simplement royale : aux places arrière, les plus grands gabarits seront à leur aise aussi bien au niveau de l'espace aux genoux que de la garde au toit. Sous le capot, l'ID.7 dispose de 286 ch et d'une batterie d'une capacité de 77 kWh, pour une autonomie annoncée de 620 km. Côté comportement, cette berline routière se montre confortable et silencieuse. Il faut dire que cette version Pro Style Exclusive est équipée de sièges massants et d'une suspension pilotée. Mais attention de vrais écarts existent entre les différents modes, ainsi en Sport, l'amortissement ferme limite les mouvements de caisse en virages.

L'ID.7 est une berline imposante, près de 5 mètres, à l'aérodynamique soignée avec un Cx de 0.23.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1150.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec cette ID.7, Volkswagen prouve qu'il sait encore faire des voitures bien conçues et bien finies. Cette berline familiale est bluffante par sa polyvalence, son habitabilité et sa dotation très riche. Mais au prix élevé où elle s'affiche, elle entre en concurrence avec des modèles d'un autre niveau (BMW, Mercedes). Les clients suivront-ils ?

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	Li-Ion/82
Puissance maxi (ch à tr/mn)	286/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	545/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,96/1,86/1,54
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	532

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 620

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 14,1	Charge normale/rapide : 8 h/28 min	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès/dém. sans clé, affich. tête haute en réalité augm., cam. recul, AFIL active, câble recharge mode 3 type 2, clim 3 zones, cond. semi-auton. niv. 2, dét. pluie/lum., instr num., hayon élec., jtes 19", Matrix LED, régul. vit. adapt., rétros élec./dégivrants, sièges AV élect./chauff/massants, écran 15"/GPS connecté/Apple CarPlay et Android Auto/4 prises USB-C, peinture métallisée…

Options (€)

Jantes alliage 20 pouces	635

Volkswagen Passat *Plus break la vie !*

1.5 eTSI 150 ch Elegance — **53 990 €**

Rejet de CO_2 : **125 g/km** | Malus écologique : **210 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Après plus de cinquante ans de bons et loyaux services, 34 millions d'unités vendues et huit générations, la Passat quitte la scène. Excepté en déclinaison break. L'essentiel est préservé…

Pour Volkswagen, la berline de demain, c'est l'ID.7 : la Passat lui laisse donc le champ libre ! Seule la carrosserie break subsiste. Un 9e opus copie conforme de la nouvelle Skoda Superb Combi, au gabarit bien plus imposant. Cette crise de croissance se traduit aussi à bord et profite au confort à l'arrière. La Passat prend des airs de limousine et ménage un espace aux jambes royal. Elle n'oublie pas non plus les aspects pratiques, comme un grand coffre fonctionnel. Sous le capot, le 1.5 eTSI est plein de bonne volonté, bien secondé par la boîte DSG7, mais les accélérations et les relances ne sont pas son fort. Il devient même bruyant lors d'intenses sollicitations. Dommage, car le châssis ne se révèle pas maladroit du tout ! Par ailleurs, le 1.5 eTSI s'apprécie pour sa consommation mesurée. Lors de notre essai, soutenu par un dispositif de micro-hybridation et usant dès que possible du système de coupure de deux des quatre cylindres, nous avons consommé près de 7 l/100 km, ce qui est correct vu l'engin. La Passat soigne par ailleurs les technologies embarquées, avec un grand écran tactile de 12,9 pouces de série (15 pouces en option à 905 € avec l'affichage tête haute) ; des compteurs numériques paramétrables à l'envi ; un double chargeur sans fil pour les smartphones ; ou encore la conduite semi-autonome de niveau 2, désormais assez probante. Pour le reste, ce grand break présente toujours aussi bien, sans omettre une facture un peu salée : il y a des traditions qui ne se perdent pas !

+ Habitabilité
Consommation
Équipement complet

− Moteur un peu juste
Dernières technos en option
Encombrement en ville

> ***150 ch pour un si beau break, cela risque d'être un peu court***

Les écrans numérique et tactile prennent le contrôle à bord. Pour le reste, la Passat soigne toujours sa finition.



▶ Essai paru dans l'AJ n° 1155.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Passat rime désormais uniquement avec break, mais pas avec puissance débridée, ce qui pourrait peser une fois chargée. Les atouts de cette nouvelle déclinaison ? L'auto est spacieuse, toujours aussi confortable et pratique, à la pointe du tactile et du numérique. Elle se montre en outre plus économique que des SUV comparables.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 498
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,92/1,85/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	690

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	222
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,5		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, aide parking + cam. 360°, charg. induction, clim. auto. trizone, hayon élec., instr. num., jantes alliages 17 pouces, lect. pann., Matrix LED auto, Park Assist, rég./lim. vit. adapt., syst. multimédia avec écran tactile 12,9 pouces, GPS, sièges AV élec./chauff./massants, toit ouvrant…

Options (€)

Pack conduite semi-auto. niv. 2 + cam. 360°	660
Peinture métallisée	700
Suspension pilotée DCC Pro	1 210



ROUTIÈRES

En attendant les essais prochains de la nouvelle Audi A6 (voir pages nouveautés), il faudra vous contenter de nos essais de la récente BMW Série 5 en thermique, en électrique et en break, de la Série 7 électrique i7, des Mercedes Classe E, S et EQE, entre autres, sur un segment relativement peu sujet aux nouveautés ces derniers temps.

SOMMAIRE

BMW i5 Touring eDrive40	p. 68, 69
Audi A6 Avant 40 TDI 204	p. 70
Audi A8 60 TFSI e	p. 70
BMW i7 xDrive60 544	p. 71
BMW 520d xDrive 197 ch	p. 71
BMW i5 eDrive 40 340 ch	p. 72
DS 9 E-tense 250	p. 72
DS 9 E-Tense 360	p. 73
Lexus LS 500h	p. 73
Maserati Ghibli 2.0 Hybrid 330	p. 74
Mercedes Classe E 450 d	p. 74
Mercedes Classe E 300 e	p. 75
Mercedes EQE 350+	p. 75
Mercedes Classe E Break 220d	p. 76
Mercedes Classe S S 680 Maybach	p. 76
Mercedes Classe S 350 d	p. 77
Mercedes EQS 580	p. 77
Toyota Mirai Electrique 174	p. 78
Skoda Superb Combi 1.5 TSI Hybrid 150 ch	p. 78

BMW i5 Touring

Un break plein d'assurance

eDrive40 340 ch			77 700 €
Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**

Après la berline, la nouvelle Série 5 perpétue la tradition Touring. Un break misant aussi sur la fée électricité pour briller. Prise en main de la version la plus raisonnable, celle qui ne met pas trop les « watts » avec pourtant déjà 340 ch.

Apparue en 1991 sur la génération E34, le break Série 5, nommé Touring, avait pour objectif de concurrencer ses historiques rivales Mercedes et Audi. Mais loin de produire un simple ''déménageur'', le constructeur BMW s'est toujours attaché à garantir à cette carrosserie un vrai comportement de ''5'', c'est-à-dire sportif tout en étant confortable. Les tenues de routes devaient donc afficher des attitudes semblables à celles des berlines, alors références. Mais paradoxalement, la déclinaison sportive M5 n'a été proposée qu'à deux reprises. En 1992, elle développait 340 ch et a été produite à moins de 900 exemplaires. Des résultats commerciaux trop faibles pour répéter l'aventure. Cependant, les bureaux d'étude sont parvenus à convaincre la direction de retenter l'expérience en 2007 sur la génération qui disposait du mythique V10 atmosphérique de 507 ch. Mais là encore seulement 1000 unités trouveront preneur. Heureusement, 2024 est arrivé avec la génération G61 et un troisième retour d'une déclinaison sportive concoctée par le département M. Des disgressions historiques nous font saliver, mais en attendant, c'est avec un moteur… 100 % électrique que la dernière Série 5 Touring se présente aux côtés des thermiques diesel et hybride. Sur le papier, BMW annonce un moteur synchrone développant une puissance de 340 ch et un couple généreux de 500 Nm. Ces valeurs sont certes éloignées des différentes M5 mais les 6,1 s pour abattre le 0 à 100 km / h soulignent la capacité d'accélération de ce break. Par ailleurs, l'i5 Touring dispose d'une batterie d'une capacité brute de 83,9 kWh (81,2 kWh net). Plus lourd de 50 kg que la berline, notre break est logiquement un peu plus gourmand en électricité et abaisse son champ d'action d'une quinzaine de kilomètres d'après les mesures constructeur WLTP. Selon la configuration du modèle (jantes et finitions), les consommations s'établissent entre 16,5 et 19 kWh / 100 km, pour une autonomie comprise entre 489 et 560 km. Les premiers kilomètres à bord rappellent immédiatement

> ***Même en électrique, c'est une vraie BM performante et confortable***

+ Confort
Présentation moderne
Coffre pratique

– Masse sensible
Autonomie limitée
Options nombreuses et chères



Avec 570 dm³, le volume du coffre du Touring offre 80 dm³ supplémentaires par rapport à la berline.



le confort ressenti dans la berline. L'amortissement distille un moelleux très agréable qui s'accorde bien au silence ambiant proposé par la mécanique électrique. En revanche, cette i5 Touring, avec ses 2255 kg annoncés sans options, montre ses limites en conduite dynamique. Le train avant, pourtant aidé sur notre exemplaire d'essai par les roues arrière directrices, n'apprécie pas les excès d'optimisme. A l'intérieur, le poste de pilotage est dominé par une dalle de 14,9 pouces incurvée et impressionnante de lisibilité. Les menus sont nombreux et les fonctions infinies. Il faudra d'ailleurs prendre le temps d'appréhender ces nombreux systèmes. La présentation est tirée à quatre épingles et certains détails, à l'instar des applications en cristal (700 €), ajoutent une note d'exclusivité de bon goût. A l'arrière, les passagers profitent d'un espace généreux. Seul le tunnel de transmission pénalise l'installation du cinquième occupant. Enfin, le coffre affiche, lui, un volume identique quelle que soit la motorisation, de 570 à 1700 dm³. Il présente des formes régulières et son seuil de chargement bas reste un atout important pour faciliter les manœuvres de chargement. Au final, cette série 5 Touring s'en sort avec un bilan positif. Et heureusement car son tarif débute à 77 700 € sans options. Notre modèle supportait par exemple un supplément de 20 000 € avec notamment les roues arrière directrices, le toit panoramique ou encore le chargeur 22 kW qui assure des escales moins longues. Sur les chargeurs rapides, les arrêts peuvent se limiter à 30 mn (10 à 80 %).

Seuls quelques très légers bruits de roulement et aérodynamiques perturbent un silence de cathédrale.

L'écran central de 14,9 pouces regroupe pratiquement toutes les fonctions du véhicule, dont la climatisation.



► **Essai paru dans l'AJ n° 1160.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce Touring élégant se révèle plutôt cohérent avec cette motorisation électrique. Les performances sont plus que satisfaisantes pour le quotidien et le plaisir de conduite est encore bien présent… si l'on choisit les bonnes options. Les gros rouleurs préféreront néanmoins le diesel à cause d'une autonomie encore perfectible.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	- / -
Batterie / Capacité (kWh)	Li-ion / 83,9
Puissance maxi (ch à tr/mn)	340 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	500 / nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	5,06 / 1,90 / 1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	570

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	193
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie

Moyenne (km) : nc		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 16,5	Charge normale/rapide : 4h15 / 30 mn	

* Données constructeur.

Équipements de série

8 airbags, affichage tête haute, AFIL active, caméra de recul, clim auto bizone, conduite semi-autonome niveau 2, démarrage sans clé, capteurs pluie/lumin., induction, cockpit numérique, jantes 19", lecture panneaux et adapt. vitesse, LED, régul. vitesse actif, sellerie similicuir, susp. pneumatique AR, syst. multiméd. 14,9"/GPS/Apple CarPlay, Android Auto…

Options (€)

Attelage électrique	1 250
Chargeur 22 kW	1 250
Peinture métallisée	1 200

Audi A6 Avant *Le beurre et l'argent du beurre*

40 TDI 204 S Line — **67 390 €**

Rejet de CO_2 : **160 g/km**	Malus écologique : **4 279 €**	Puissance fiscale : **11 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Allier esthétique et aspects pratiques n'est pas chose aisée. L'A6 Avant réussit pourtant l'exercice avec une silhouette dynamique et un style musclé. Notre version d'essai, la 40 TDI de 204 ch, la plus légèrement dotée, déçoit un peu par rapport au look incisif. Et ses 204 ch se révèlent vite tout juste suffisants pour bouger les 1 785 kg annoncés. On appréciera donc plus ce break séduisant pour sa douceur, sa boîte rapide et réactive, sa direction parfaitement calibrée, et sa suspension pneumatique qui contient sa monte de pneus de 19 pouces. Parfait pour une balade tranquille, l'A6 ménagera ses occupants et soignera son chargement : le hayon motorisé s'ouvre sur un volume pouvant grimper à 1 680 dm³. A bord, les côtes d'habitabilité ont progressé. Sur la planche de bord, les designers ont troqué boutons et molettes pour de larges écrans numériques tactiles. La qualité de finition tout comme l'assemblage des matériaux ne souffrent aucune critique. Revers de la médaille, le tarif de notre modèle, bien équipé, dépasse les 67 000 € avant options.

Les 204 ch de ce break sont légers côté performances, mais ils s'avèrent parfaits pour une conduite douce. Le prix est en hausse de 3 280 €.

+ Technologie embarquée
+ Duo moteur/boîte
+ Agrément de conduite

− Diamètre de braquage
− Volume du coffre
− Puissance limitée

► Essai paru dans l'AJ n° 1016.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Cette dernière mouture de l'Audi A6 Avant affiche une nouvelle fois un réel sérieux dans sa présentation, sa finition et son offre. Elle se montre confortable, avec la suspension pneumatique, et même dynamique grâce à ses roues arrière directrices. Dommage que la puissance ne soit pas au rendez-vous !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,94/1,89/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	565

Performances

Vitesse maxi (km/h)	214
1 000 m D. A. (s)	30,5
0 à 100 km/h (s)	9,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,3
Freinage 90/130 km/h (m)	32/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,1		
Ville : 7,5	Route : 6,8	Autoroute : 7
Autonomie (km) : 1 028	Capacité réservoir (l) : 73	

Équipements de série

8 airbags, alerte au franchissement de ligne, banquette AR rabattable 40/20/40, Bluetooth, caméra de recul, châssis sport, hayon motorisé, jantes alliage 19", phares Matrix Led, régul. adapt./limit. de vitesse, rétro. int. jour/nuit auto, sellerie Alcantara/cuir…

Options (€)

Amortissement piloté	850
Park assist	500
Peinture	600
Suspension pneumatique	1 850
Toit panoramique ouvrant	2 250

Audi A8 *Amiral en fin de carrière*

60 TFSI e Avus — **139 915 €**

Rejet de CO_2 : **42 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **22 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Légèrement restylée début 2022, cette A8 hybride rechargeable affiche depuis 462 ch cumulés (+ 13 ch), sa capacité de batterie augmentée la faisant passer de 46 à 58 km d'autonomie électrique. Lors de notre essai, nous avons pu croiser à 250 km/h sur les portions d'autoroutes allemandes sans limitation de vitesse. Nous avons même été impressionnés par la facilité des relances au-delà de 200 km/h, agréablement surpris par la belle sonorité du moteur V6 quand il se réveille, et bluffés le reste du temps par le silence de cathédrale à bord. La suspension pneumatique, qui reçoit désormais l'aide d'une caméra à l'instar des DS ou Mercedes, demeure de surcroît un monument de confort. Côté comportement routier, l'A8 épate par son dynamisme. La direction manque un peu de ressenti en mode Comfort mais en sélectionnant le mode Dynamic, les sensations s'améliorent grandement. Cette limousine se montre aussitôt plus précise et étonnamment agile malgré ses 2 400 kg.

Grâce à cette déclinaison hybride rechargeable 60 TFSI e, l'A8 ne supporte aucun malus environnemental.

+ Confort royal
+ Finition irréprochable
+ Performances étonnantes

− Technologie en retrait
− Tarif plus qu'élitiste
− Volume de coffre

► Essai paru dans l'AJ n° 1104.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Dans l'absolu, l'actuelle Audi A8 offre des prestations de haut vol en confort, qualité de finition et même en performances. Loin de saisir l'occasion de ce restylage pour remettre son vaisseau amiral à la pointe, Audi a joué l'économie, laissant son fleuron finir sa carrière à l'ombre de ses rivales… mais la relève doit arriver cette année.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2 995/2 turbos
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	462/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	500 à 1 370
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	5,19/1,94/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	390

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,9		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 65	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, affichage tête haute, AFIL, caméra AR, clim auto bizone, coffre électrique, feux AV matriciels, jantes alliage 19 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, peinture métallisée, sellerie cuir, sièges AV électriques chauffant, suspension pneumatique, toit panoramique, système multimédia avec écran tactile 10,1 pouces, GPS, Androidauto, AppleCarPlay, USB…

Options (€)

Airbag central avant	500
Climatisation 4 zones	1 420

BMW i7 *La folie des grandeurs*

xDrive60 544 — **153 750 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**[1]

[1] Batterie : 8 ans ou 160 000 km.



Luxe, confort, silence, vigueur… l'i7 transporte son conducteur dans une autre dimension.

La septième génération de Série 7 interpelle autant pour ses imposants haricots de calandre illuminés que pour son envergure. BMW n'a en outre pas ménagé ses efforts pour faire de l'i7 xDrive60 de 544 ch une limousine aussi vertueuse à produire qu'à conduire avec par exemple une batterie sans terres rares. L'autonomie est annoncée entre 590 et 625 km selon la taille des jantes. Et le gros chargeur embarqué en courant continu, qui digère jusqu'à 195 kW, permet de limiter l'attente lors des ravitaillements, 10 mn suffisent pour engranger 170 km d'autonomie et 34 mn pour regonfler la batterie de 10 à 80 %. De quoi profiter des accélérations diaboliques de l'i7, qui signe le 0 à 100 km/h en 5,4 s. Sur la route, centre de gravité au ras des pâquerettes, direction agréablement calibrée, suspension pneumatique assurent un maintien de caisse optimum. À bord, l'i7 prouve son statut de limousine en offrant une habitabilité royale et un haut niveau technologique. Bref, du grand luxe.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1124.

+ Confort royal
Luxe et technologie
Agrément et performances

– Autonomie décevante
Gabarit en ville
Tarif et prix des options

NOTRE AVIS ★★★★☆

Une fois digéré le choc esthétique et balayé les questions budgétaires, l'incroyable luxe et le dynamisme de l'i7 ne finiront pas de vous éblouir. Toutefois, la limousine de BMW doit encore offrir un meilleur rayon d'action afin d'en faire la référence des berlines haut de gamme électriques. Et décrocher une cinquième étoile…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/101,7
Puissance maxi (ch à tr/mn)	544/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	745/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	5,39/1,95/1,55
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	550

Performances

Vitesse maxi (km/h)	240[1]
1 000 m D. A. (s)	24,3
0 à 100 km/h (s)	5,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	3,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/65

[1] Donnée constructeur limitée électroniquement.

Autonomie

Moyenne (km) : 423		
Ville : 385	Route : 484	Autoroute : 400
Conso. (kWh/100 km) : 24,3	Charge normale/rapide : 66 heures/34 minutes[1]	

[1] Sur borne rapide 195 kW : **10 à 80 % de charge selon le constructeur.**

Équipements de série

7 airbags, AFIL, affich. tête haute, cam. 360°, 4 roues direct., clim auto, cond. auton. niv. 2, dét. angles morts, frein. auto urg., Park Assist, LED, sièges cuir AV/AR élec. et chauff., susp. pneum., écran tactile 14,9 pouces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/wifi/5G…

Options (€)

Sièges AR multifonction	4 650
Station multimédia AR	4 950

BMW Série 5 *Le monde d'avant*

520d xDrive 197 ch — **67 700 €**

Rejet de CO_2 : **148 g/km**	Malus écologique : **1 901 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



BMW renouvelle sa Série 5, mais conserve un "petit" 4-cylindres diesel pour les gros rouleurs.

Renouvellement dans la continuité à l'extérieur pour la Série 5 qui dépasse désormais les 5 m. Mais à bord, c'est un véritable spectacle avec ses larges écrans numériques. Dans l'opération, BMW a quelque peu sacrifié la qualité sur l'autel de la technologie. Les passagers apprécieront l'habitabilité et la douceur de la suspension. En revanche, les bruits de roulement sont plus importants que dans l'ancienne génération. Les petites routes sinueuses ne seront pas son terrain de jeu, d'autant que son train avant est moins incisif qu'avant. La direction ne remonte plus autant les informations, et le toucher de route tant apprécié d'une BMW… se perd ! Quant au 4-cylindres, si ses performances sont meilleures que celles de l'ancienne 520d, grâce à une transmission plus rapide, sa fougue est largement étouffée par le poids supplémentaire. Si la consommation est bien contenue, elle ne peut permettre au modèle d'échapper au malus écologique… sans oublier la taxe sur le poids (3600 €)… De quoi assaisonner une addition déjà coquette avant options !

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1149.

+ Performances
Consommation contenue
Habitabilité

– Gabarit hors norme
Très taxée
Tarif digne d'une limousine

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'esprit BMW semble avoir quitté cette Série 5. Normal, elle n'est plus faite pour l'Europe, mais pour les désirs des Américains et surtout des Chinois. Confortable et habitable n'auraient pas été, il y a quelques années, les principales qualités attendues par ce modèle. Quant au prix, en ajoutant taxes et options, il est plus digne de celui d'une limousine.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, diesel
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 995/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	48V/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	197 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 500[1]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	5,06/1,90/1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	560

[1] +25 Nm élect.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	228
1 000 m D. A. (s)	29
0 à 100 km/h (s)	7,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,4		
Ville : 7,2	Route : 6,1	Autoroute : 6
Autonomie (km) : 937	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

6 airbags, cam. de recul, clim bizone, capteurs pluie/lum., jantes 18", freinage auto d'urgence, compteurs num., sélecteur de mode de conduite, sellerie simili cuir, écran tactile 10,25"/GPS connecté/prises USB/Android Auto Apple CarPlay, volant cuir…

Options (€)

Conduite semi autonome	2 000
Pack Inno	2 450
Pack Confort	4 100
Pack Evasion	1 800
Peinture métallisée	1 200

BMW i5 *La Cinq électrique*

eDrive 40 340 ch — **76 200 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



En devenant électrique, la Série 5 s'appelle i5. Elle affiche une puissance de 340 ch.

La variante électrique de la Série 5, l'i5, reçoit dans cette version eDrive40 un bloc électrique de 340 ch, avec rotor bobiné entre les roues arrière et batterie de 81,2 kWh. Autonomie dixit BMW : 582 km. Sur un parcours jonglant entre routes secondaires et autoroutes, mieux vaut tabler sur 390 km entre deux recharges. Sur un trajet exclusivement autoroutier, difficile même de dépasser les 350 km. Si question consommation, l'i5 déçoit un peu, elle séduit grâce à son agrément de conduite. Notamment en présence des roues arrière directrices, associées à la suspension Adaptative Pro (option groupée à 2 500 €), des liaisons au sol au compromis confort-efficacité épatant, ce très agile et silencieux tapis volant peut aussi compter sur la grande efficacité de son ESP. Infaillible, même lorsque les 400 Nm de couple tentent de surprendre l'essieu propulseur sur route glissante. Le calibrage de la direction est également agréable et précis. Enfin, pour finir, l'i5 bénéficie d'une finition irréprochable, empruntant notamment son tableau de bord à la Série 7.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1146.**

+ Comportement routier
Douceur de conduite
Amortissement

– Autonomie
Prix des options
Niveau d'équipements

NOTRE AVIS ★★★★☆

Cette inédite i5 défend fort bien les valeurs d'un modèle de sa trempe, qu'il s'agisse du standing de sa finition, irréprochable, quoiqu'un peu clinquante. L'agrément de conduite est bien au rendez-vous et malgré son poids imposant, on prend du plaisir avec cette belle auto... bien qu'elle soit électrique.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/81,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	340/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	5,06/1,90/1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	490

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	193
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 582		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : 477
Conso. (kWh/100 km) : 19,5	Charge normale/rapide : 8h15/0h30	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 Airbags, AFil, aide au park. AV/AR + cam. recul + pack Assist, banquette 40/20/40, clim. bizone, détec. pluie/lum., jantes all. 19 pouces, induction, modes de conduite, LED, sll. similicuir, sièges AV. chauffants et électriques, écran tactile 14,9, syst. navigation…

Options (€)

Suspension Adaptative Pro	2 500
Calandre éclairée	550
Chargeur 22 kW	1 250
Habillage Cristal	750

DS 9 *Coup de pouce*

E-tense 250 Rivoli+ — **68 500 €**

Rejet de CO_2 : **27 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Après une augmentation de prix de 3 420 €, et une autre de 2 680 €, cette DS 9 prend encore 1 500 €... C'est corsé !

Modèle haut de gamme fabriqué en Chine sur la base de la Peugeot 508 L vendue là bas, la française met en avant ses 4,93 m de long pour tenter d'investir le créneau des routières, territoire des allemandes... Pour cela, elle fait évoluer son offre hybride rechargeable intermédiaire qui profite d'une batterie passant de 11,9 à 15,7 kWh. Elle gagne ainsi 13 km d'autonomie électrique annoncée culminant à 61 km. Et son quatre cylindres passe de 180 à 200 ch pour une puissance cumulée de 250 ch. Le gain de performances n'est pas énorme mais il existe. Le confort est de très haut niveau, surtout avec la suspension pilotée Active Scan, montée en série ici. L'opération séduction se poursuit à l'intérieur (ici avec l'option Opéra Rouge Rubis au garnissage cuir qui s'étend également sur les contreportes, la planche de bord et la console centrale). Reste à dépenser... 5 250 €. Derrière la présentation flatteuse, la DS 9 ajoute une belle habitabilité et un coffre assez généreux pour une hybride rechargeable, mais l'interface déçoit.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1104.**

+ Confort incroyable
Présentation
Habitabilité

– Multimédias
Image de marque
Fabriquée en Chine

NOTRE AVIS ★★★★☆

Derrière une image de marque en déficit, la DS 9 E-Tense 250 avance de réels arguments. Sa nouvelle batterie lui offre davantage d'autonomie sans pénaliser son volume de coffre. En outre sa présentation luxueuse à la hauteur des attentes et son confort princier en font une alternative crédible aux références allemandes.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/13,58
Puissance maxi (ch à tr/mn)	250/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 3 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,93/1,93/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	473

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	240
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,1		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : nc	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clés, AFIL actif, caméra à 360°, conduite autonome niveau 2, freinage auto d'urgence, jantes 19 pouces, régul. de vit. adaptatif, peinture métallisée, rétros extérieurs jour/nuit auto, sellerie cuir, sièges AV électr., chauffants, massants et ventilés, suspension pneumatique, syst. multimédias avec écran tactile 12 pouces, GPS, Android Auto/Apple Carplay, prise USB …

Options (€)

Câble recharge 7,4 kW	200
Vision de nuit	1 250

DS 9 *Deutsche Qualität*

E-Tense 360 Rivoli+ — **79 850 €**

Rejet de CO_2 : **41 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **11 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Pour jouer avec les berlines premiums, la DS 9 peut compter sur son gabarit conséquent, ses nombreux chromes et sa présentation soignée. Ainsi, la française reçoit avec honneur. Les matériaux sont flatteurs, la place à bord ainsi que le confort des sièges sont absolument royaux et enfin la finition sans reproche avec des détails appréciables. La montre BRM en haut de la console centrale, mais également l'aluminium guilloché de certains boutons de commande en sont les parfaits exemples. Sous le capot, les motoristes ont implanté le 4 cylindres développant 200 ch et 300 Nm, associé à une boîte auto EAT8 hébergeant un premier moteur électrique de 110 ch et 320 Nm doublé d'un second bloc à l'arrière de 113 ch et 166 Nm. Puissance cumulée 360 ch et transmission intégrale: un cocktail intéressant sur le papier et qui se révèle concluant sur la route. La DS 9 fait preuve d'un comportement routier agile, doublé d'une direction à la fois douce et précise, proposant des vitesses de passage en courbe très élevées malgré son poids conséquent.

Le style est classique mais pour se démarquer, la DS 9 opte pour de nombreux chromes... et un tarif toujours plus délirant (+ 3000 € !).

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1110.

+ Comportement routier
Habitacle vaste et raffiné
Performances

– Confort à basse vitesse
Ergonomie
Image/revente

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Sans être forcément cocardier, la DS9 est une belle réussite. La française parvient à combiner touche vertueuse et réel agrément de conduite dans cette version E-Tense 360. De plus, elle se montre vive à conduire. Son confort remarquable, sa finition et le choix des matériaux concluent un bilan positif si ce n'était un prix augmenté de 6450 €.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/11,9
Puissance maxi (ch à tr/mn)	360/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 3000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,93/1,93/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	476

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1000m D. A. (s)	26,4
0 à 100km/h (s)	6,6
Reprises 90 à 130km/h (s) en D	5,3
Freinage 90/130km/h (m)	31/62

Consommations

MOYENNE (l/100km) : 8,6		
Ville : 9,8	Route : 7,7	Autoroute : 8,3
Autonomie (km) : 488	Capacité réservoir (l) : 42	

Équipements de série

6 airbags, aide parking AV/AR, clim auto bizone, démarrage sans clé, capteurs pluie/lumin., freinage auto d'urgence, instrumentation numérique, jantes alliage 20 pouces, lecture panneaux, LED 100%, régulateur/limiteur de vitesse, surveillance angles morts, système multimédia, volant cuir multifonction…

Options (€)

Câble mode 3	200
Climatisation arrière	300
Cuir Opéra rouge ou noir	5250
Détecteur de somnolence	300

Lexus LS *Art japonais*

500h Executive Innovation — **157 900 €**

Rejet de CO_2 : **215 g/km**	Malus écologique : **60 000 €**	Puissance fiscale : **19 CV**	Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



La cinquième LS a optimisé ses attraits en 2020. Longue de 5,12m, elle profite d'une habitabilité remarquable avec ses sièges confortables, moelleux à souhait, chauffants, ventilés, massants et inclinables façon classe affaire à l'arrière. Outre ce traitement de première classe, on appréciera aussi le soin de présentation apporté à l'ambiance de l'habitacle avec ses panneaux de porte dotés d'un tissage noir et argent. Tout est fait pour oublier les hégémoniques allemandes. Sur la route, l'insonorisation impressionne, l'amortissement aussi. On apprécie la possibilité de rouler réellement en 100% électrique, certes avec une hybridation simple façon Prius mais fortement optimisée. Et quand on passe au thermique, c'est en toute transparence. Le V6 essence est des plus discret... à moins de vraiment le solliciter. En mode sport, il saura faire apprécier ses vrombissements et ses performances. Attention car si la tenue de route est rigoureuse, confortée par une efficace transmission intégrale, l'auto frôle tout de même les 2,3 tonnes.

La Lexus LS restylée se reconnaît à l'abandon de ses optiques en Z pour un nouveau dessin intégrant des feux de jour en "L" et des feux adaptatifs.

▶ Essai non paru.

+ Excellent confort
Dotation dernier cri
Hybridation simple optimisée

– Tarif qui grimpe (+ 13 410 €)
Gabarit/coffre
Être conduct. ou passager

NOTRE AVIS ★★★★★

La LS fait partie des rares (et élitistes) limousines du marché. Loin des références allemandes en termes de chiffre de vente et de renommée, elle est nettement moins à la traîne voire en avance sur certains points de confort et d'agrément. Pionnière de l'hybride, elle se fait en revanche doubler sur l'hybride rechargeable.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	3456/nc
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	299 à 6000[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 5100[2]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA4
Dimensions (L/l/h) (m)	5,24/1,90/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	430

[1] +179 ch élec. pour 359 ch. [2] + 300 Nm élec.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1000m D. A. (s)	nc
0 à 100km/h (s)	5,5
Reprises 90 à 130km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100km) : 9,3		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 82	

* Données constructeur.

Équipements de série

12 airbags, Lexus Safety System + Advanced, affichage tête haute, accoudoir central AR avec écran tactile, caméra 360° actives, rétro. int. vidéo, clim. auto 4 zones, stores AR élec., syst. de stationnement auto. à mémoire. volant bois et cuir chauff. et élec., syst. audio Mark Levinson® Surround 23 HP, toit ouvrant élec., sellerie cuir- aniline, 4 sièges élec., chauff., ventilés, massants…

Options (€)

Peinture métallisée Gris Lune	2700

Maserati Ghibli *Erreur d'étiquetage*

2.0 Hybrid 330 GT Ultima — **105 250 €**

Rejet de CO_2 : 183 g/km	Malus écologique : 28 413 €	Puissance fiscale : 21 CV	Garantie : 3 ans, km illimité



L'hybridation vantée par Maserati sur cette version dotée d'un bloc 2.0 essence est un bien grand mot. En effet, on ne trouve ici qu'un simple alterno-démarreur et un compresseur électrique, alimentés par une petite batterie dans le plancher de coffre, pour épauler à la marge le quatre-cylindres turbo.

La superbe Ghibli vit ses dernières semaines de commercialisation, sur les stocks restants...

La puissance atteint 330 ch pour un couple de 450 Nm... C'est proche du "petit" V6 3.0 essence (350 ch et 500 Nm), qui reste au catalogue pour l'instant. Comme toujours avec l'hybridation légère, l'effet sur la consommation reste très relatif puisque nous n'avons jamais réussi à descendre sous les 10 l/100 km lors de notre prise en main. La boîte automatique est douce à souhait mais manque de répondant en conduite dynamique. Dommage : le châssis se montre quant à lui très communicatif aux standards des grandes routières actuelles. Dans l'habitacle, on note l'écran central agrandi et son interface graphique modernisée. Hélas, il faut trop souvent s'y reprendre à deux fois pour que les menus daignent réagir lorsqu'on navigue dans le système.

+ Performances à la hauteur
Châssis de caractère
Exotisme

– Mécanique sans âme
Intérêt de l'hybridation ?
Confort très perfectible

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1075.**

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Entre deux routières allemandes froidement efficaces que l'on croise à tous les coins de rue, le charme de la Ghibli peut être rafraîchissant. Le problème, c'est qu'il est en berne dans cette version "hybride", ne laissant que mieux transparaître les failles d'une voiture vieillissante. À réserver aux tifosi les plus indulgents.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence[1]
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	330 à 5 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	450 à 2 250
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,97/1,95/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	500

[1] + micro-hybridation

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	255
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8,8		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 80	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, radars de stationnement AV/AR, amortissement piloté, palettes au volant, sellerie cuir étendu, sièges et volant réglables électriquement, GPS, étriers de frein rouges, jantes alliage 20 pouces…

Options (€)

Caméra de recul	540
Conduite semi-autonome	4 620
Sièges AV/AR chauffants	1 560
Système audio 1 280 W	2 760
Surveillance des angles morts	780

Mercedes Classe E *Plaisir défendu*

450 d AMG Line — **95 050 €**

Rejet de CO_2 : 161 g/km	Malus écologique : 4 543 €	Puissance fiscale : 25 CV	Garantie : 2 ans, km illimité



Cette dernière génération de Classe E propose un 6 cylindres en ligne diesel inaudible au ralenti, exempt de vibrations, gavé de couple et qui procure surtout joie et volupté au conducteur. Les 5,1 s pour abattre le 0 à 100 km/h ne sont pas ébouriffantes, par la faute d'une boîte pas très rapide, mais quelle allonge : le

Finition pointilleuse, matériaux de premier choix et équipement techno sont dans la veine de la Classe S.

kilomètre départ arrêté est avalé en 24,2 s. Au quotidien avec des allures plus raisonnables, la douceur d'utilisation s'apprécie. En ville, la micro hybridation fait merveille car elle coupe et relance le moteur en toute transparence. Sur la route, cette Classe E 450 d avec une transmission intégrale et des roues arrière directrices en option (3400 €) offre un comportement bien plus dynamique que ne le laisse présager le gabarit. Cette nouvelle génération mesure en effet 4,95 m de long soit 2 cm de plus par rapport à sa devancière. L'habitabilité reste pourtant seulement correcte. Le coffre, lui, fait un très bon score avec presque 600 dm³ mesurés ! Dans l'habitacle, la présentation et la qualité de fabrication sont fidèles aux standards habituels de la marque, le tarif aussi.

+ Agrément moteur
Confort
Consommation

– Tarif
Options
Habitabilité

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1156.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Très bonne copie sur les performances, la consommation, le confort ou encore la tenue de route. Cette déclinaison de la Classe E est assurément la plus agréable de la gamme. Les gros rouleurs seront séduits. Mais les perspectives de son utilisation restent incertaines. Et tout cela est cher, bien trop cher.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 989
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	367 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	750 à 1 350
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	4,95/1,88/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	590

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	24,2
0 à 100 km/h (s)	5,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	4,6
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,9		
Ville : 8	Route : 6,7	Autoroute : 5,9
Autonomie (km) : 956	Capacité réservoir (l) : 66	

Équipements de série

7 airbags, accès/démarrage sans clé, caméra 360°, détecteurs pluie/luminosité, induction, jantes alliage 19 pouces, phares AV matriciels, système multimédia avec écran tactile 14,4 pouces/Android et Apple sans fil/GPS à réalité augmentée/hi-fi, volant réglable électrique…

Options (€)

Conduite autonome de niveau 2	2 600
Pack AMG Line Premium Plus	9 650

Mercedes Classe E *Tradition ist gut*

300 e AMG Line — **77 800 €**

Rejet de CO_2 : 12 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 11 CV	Garantie : 2 ans, km illimité



Pour ce sixième opus, la Classe E cultive l'ambiguïté avec une proue dotée d'un masque de calandre quasi plein comme les électriques. De profil, les trois volumes sont en revanche respectés. L'habitacle, logeable et soigné, opte pour une planche de bord évolutive avec un double écran central et passager dit "Superscreen". Et pour insister sur cette ambiance high-tech, Mercedes fait entrer l'intelligence artificielle. Il est ainsi possible de paramétrer l'ouverture du toit dès qu'il fait 20°C dehors ou d'activer les sièges chauffants le matin quand il fait moins de 5°C. Sous le capot, la version 300 e est motorisée par un 4 cylindres assisté d'un moteur électrique alimenté par une batterie de 25,4 kWh brut. Ainsi doté, ce modèle est censé parcourir 120 km en mode 100 % électrique. Mais l'apport de l'électricité favorise surtout une consommation moyenne record avec moins de 1 l/100 km annoncé. Cette génération reste par ailleurs l'une des autos les plus confortables au monde. Des prestations de haut vol qui s'accompagnent d'un tarif élevé...

Avec une puissance de 312 ch cumulés, la Mercedes Classe E 300 e affiche des performances et un dynamisme appréciables.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1140.**

+ Agrément de conduite
Bien-être à bord
Autonomie électrique

− Onéreuse
Conso. batterie vide
Coffre trop petit

NOTRE AVIS ★★★★☆

Pas de fausse note. La nouvelle Classe E s'empare des dernières technologies tout en restant celle que chacun attend : une grande routière sécurisante, confortable et valorisante pour son propriétaire. Seul son prix est aujourd'hui réfrigérant en restant fidèle à la réputation du premium germanique.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 999/non
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/19,6
Puissance maxi (ch à tr/mn)	312/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	4,95/1,88/1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	370

[1] cumulés.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	236
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 0,8		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, climatisation auto bizone, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, gestion codes/phares auto, régulateur de vitesse adaptatif, rétros ext. rabattables électriquement, sellerie similicuir, système multimédia tactile, jantes alliage…

Options (€)

Calandre éclairée	500
Affichage tête haute	1 300
Toit ouvrant panoramique	2 150

Mercedes EQE *Plus petite mais convaincante*

350+ Electric Art — **81 250 €**

Rejet de CO_2 : 0 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 8 CV	Garantie : 2 ans, km illimité



Longue de 4,95 m, l'EQE en impose un peu moins que sa grande sœur Classe E et ses 5,22 m de long, mais côté look, ces deux-là sont très semblables. Dans l'habitacle, la présentation est moderne et raffinée. Les matériaux employés, comme les assemblages et ajustements, se montrent irréprochables. Les différents écrans en imposent et les multiples interfaces se révèlent, au final, plutôt intuitives. Enfin, à l'arrière, grâce à un empattement de 3,12 m, l'espace pour les passagers est généreux, même si la garde au toit peut paraître un peu limitée. L'EQE embarque une batterie de 90 kWh pour une autonomie annoncée de 654 km... soit 424 km en moyenne, selon nos mesures. Disposant de 292 ch, elle délivre des performances correctes. Cependant, les ingénieurs ont surtout œuvré pour offrir un comportement routier sûr, tout en distillant beaucoup de confort. Toutefois, pour dynamiser sa berline, Mercedes propose en option des roues arrière directrices. Une solution technique qui permet d'améliorer la maniabilité et l'agilité de l'auto.

L'EQE dispose de plusieurs modes de récupération d'énergie, dont un « intelligent » reposant sur les données GPS.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1116.**

+ Présentation/finition
Comportement
Douceur de conduite

− Volume de coffre
Tarif
Consistance pédale de frein

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'EQE séduit par son raffinement, son confort ouaté, son dynamisme surprenant grâce aux quatre roues directrices et son autonomie suffisante. Mais à ce prix, on attend une habitabilité plus généreuse et une liste d'options moins fournie. Enfin, le freinage variable et l'ESP joueur de l'auto ne plairont pas à tous.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/90
Puissance maxi (ch à tr/mn)	292/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	565/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,95/1,97/1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	449

Performances

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	27,4
0 à 100 km/h (s)	6,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31/67

Autonomie

Moyenne (km) : 424		
Ville : 413	Route : 473	Autoroute : 386
Conso. (kWh/100 km) : 15,4	Charge normale/rapide : 14h (7,4 kW)/32 mn (DC)	

Équipements de série

8 airbags, accès/dém. sans clé, aide au parking + cam. de rec., chargeur induc., clim. bizone, coffre motorisé, détec. pluie/lum., ESP, frein. auto. d'urg., instru. num. 12,3 pouces, jantes alliage 19 pouces, phares 100 % LED, régul. adapt. de vit., sièges AV chauff. élec., syst. multimédia sur écran tactile 12,8 pouces…

Options (€)

Boiseries marrons planche de bord	600
Câble de recharge type 3	100
Grille calandre diamant	400

Mercedes Classe E Break *Classique, rationnel, pratique !*

220d AMG Line — **76 400 €**

Rejet de CO_2 : **149 g/km** | Malus écologique : **2 049 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Le break Classe E, doté d'un modeste bloc 4 cylindres diesel de 197 ch, à peine soutenu par un système de micro-hybridation 48 V conserve des atouts : 5 minutes pour le plein et une consommation de 5,3 l/100 km. Et si son bloc de 197 ch peut sembler un peu juste, le couple de 440 Nm (plus 200 Nm de coup de pouce électrique lors des fortes charges) permet des relances assez énergiques. Le comportement routier distille un dynamisme correct. Les passagers profitent d'un confort et d'une insonorisation remarquables. À l'intérieur, la finition est sérieuse. La planche de bord passe à l'écran total avec deux énormes dalles en série, auxquelles peut venir s'ajouter un écran tactile devant le passager. Reste le sujet qui fâche : le niveau d'équipement de série. Notre modèle AMG Line ne comprenait ainsi pas moins de 25 000 € d'options. Commercialisé à partir de 76 400 € dans cette finition, la facture finale dépasse donc les 100 000 € dans cette configuration… sans compter les suppléments des malus.

Pour les gros rouleurs, ce dernier Mercedes break Classe E reste un incontournable en version diesel.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1151.**

+ Consommation imbattable
Equipements high-tech
Confort exceptionnel

– Prix et options
Habitabilité arrière
Fiscalité punitive

NOTRE AVIS ★★★★☆

Luxueux, confortable, pratique, le break Classe E reste un formidable engin pour prendre la route. Opter pour un simple 4 cylindres diesel, c'est renouer avec les parcours longue distance à moindre coût. Un plaisir hélas réservé à l'élite au regard des tarifs Mercedes et de la fiscalité française punitive.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 993
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	197 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	440 à 1 800
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	4,95/1,88/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	590

Performances

Vitesse maxi (km/h)	230
1 000 m D. A. (s)	29,7
0 à 100 km/h (s)	8,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8
Freinage 90/130 km/h (m)	32/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,9		
Ville : 6,6	Route : 5,8	Autoroute : 5,3
Autonomie (km) : 1 118	Capacité réservoir (l) : 66	

Équipements de série

6 airbags, AFIL active, aide au parking AV/AR, banquette rabattable 40/20/40, caméra de recul, chargeur à induction, clim auto bizone, détecteurs de pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, instrumentation numérique 12,3 pouces, jantes alliage 19 pouces, lecture des panneaux, phares 100 % LED, régulateur de vitesse, sellerie cuir, suspension pneumatique…

Options (€)

Attelage avec stabilisation de remorque	1 200
Pack Advanced	3 650
Pack Assistance à la conduite	2 600

Mercedes Classe S *Futile ? Et alors !*

S 680 Maybach — **250 350 €**

Rejet de CO_2 : **300 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **55 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Preuve d'exception, la Mercedes-Maybach S680 coche toutes les options possibles et inimaginables. Ainsi, le site Internet de la marque n'a même plus de place pour mentionner la présence du V12 6.0 de 612 ch. Au démarrage, la différence avec un « simple » V8 se remarque : un léger soubresaut suivi d'un ralenti quasi imperceptible. S'il sait se faire oublier pour rouler au pas, il monte dans les tours sans le moindre effort, sans jamais faillir, le tout dans une sonorité qui n'est jamais vulgaire. Ici tout est subtil, élégant. Le modèle n'a, ici, rien à envier aux offres 100 % électriques du marché, et pourtant, la sensation au volant s'avère parfaitement équilibrée. La voiture se tient parfaitement dans les enchaînements de virages, notamment avec ses roues arrière directrices, pour peu que le conducteur ne retarde pas trop ses freinages. Quant à la suspension, elle procure aux passagers l'impression de flotter au-dessus de la route avec un espace tout simplement royal aux places arrière.

La Mercedes-Maybach S680 offre la sensation d'évoluer sur un tapis volant.

▶ **Essai non paru.**

+ Moteur V12
Un tapis volant
Dynamisme

– Le prix
Le malus
Le poids

NOTRE AVIS ★★★★★

Avec la S680, plus question de choisir : vous avez les jantes 22 pouces, et, avec la sono Burmeister, vous êtes à l'opéra. Le V12 affiche souplesse, élasticité, sonorité ce qu'aucune électrique n'aura jamais. Le confort onctueux et le dynamisme de l'auto finiront de vous séduire. Si le prix ne vous a pas achevé tout court avant…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	12 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	5 980
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	612 à 5 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	900 à 2 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	5,47/1,92/1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	495

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 13,2		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 76	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 Airbags, 9 HP, écran tactile 12,8 pouces, GPS, Bluetooth, affichage tête haute, capt. pluie/lum., accès et dém. mains-libres, régul. vit. adapt., sellerie cuir Nappa, caméra 360°, coffre assisté élect., jantes 22 alliage, phares Matrix LED, rétros ext dég. et rabatt. élect., toit ouvrant pano., clim. 4 zones, quatre sièges élect., chauffants, ventilés, massant…

Options (€)

Système audio Burmeister	6 500
Système MBUX arrière	4 100
Tuner TV	1 300

Mercedes Classe S *La Classe S'élève*

350 d AMG Line Limousine — **126 550 €**

Rejet de CO_2 : **168 g/km** | Malus écologique : **7 248 €** | Puissance fiscale : **17 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Confort exceptionnel
Technologie dernier cri
Maniabilité étonnante

– Prix délirant (+ 22 350 €)
Encombrement en ville
Quelques bruits aéros

Cette cinquième Classe S se montre digne de ses aînées avec une technologie embarquée impressionnante. Dans l'habitacle, le conducteur découvre l'immense écran central tactile, façon Tesla, mais avec une élégance et un raffinement supérieurs. Il permet de s'identifier par la reconnaissance biométrique ou faciale, d'accéder à tous les réglages et fonctionnalités de l'auto ou du système multimédia. Sans oublier la multitude de fonctions liées au confort. Sur route, malgré son gabarit, la maniabilité de la limousine germanique est sidérante. Le confort sans fausse note. Sous le capot, on découvre un simple 6 cylindres en ligne diesel de 286 ch. Un choix qui manque de noblesse sur le papier mais qui se révèle satisfaisant à l'usage en termes de performances, de silence de fonctionnement et de consommation maîtrisée. Reste qu'au regard des tendances environnementales actuelles, ne proposer que des diesels semblait incongru. C'est pourquoi Mercedes commercialise désormais une version hybride rechargeable.

Comme presque toutes les grosses Mercedes, cette Classe S a vu son tarif exploser : en deux ans, elle a pris 22 350 € !

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1078.**

NOTRE AVIS ★★★★★

Les limousines ont perdu de leur aura. Pourtant, cette dernière Mercedes Classe S démontre avec brio qu'elle reste la référence absolue en matière de raffinement, d'assistances, d'agrément de confort… Bref de tout. Sans oublier une prestation éblouissante sur le terrain des technologies embarquées.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 925
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	286 à 3 400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	600 à 1 200
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	5,28/1,92/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	540

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,5		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 76	

* Données constructeur.

Équipements de série

10 airbags, AFIL Active, aide au parking assistée, Bluetooth, chargeur induction, clim auto 4 zones, lecture des panneaux, phares LED, jantes alliage 19 pouces, caméra vision 360°, sièges AV chauff. et électriques, accès et démarrage sans clé, sellerie cuir, GPS, sellerie cuir…

Options (€)

Pack Advantage	6 550
Peinture métallisée	1 200
Peinture spéciale	2 100
Roues arrière directrices	1 600
Toit ouvrant vitré	3 750

Mercedes EQS *L'électrique qui déstresse*

580 AMG Line 4Matic — **166 900 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Autonomie
Performances
Insonorisation poussée

– Sensations à la pédale de frein
Habitabilité AR décevante
Poids très élevé

L'EQS c'est la Classe S électrique. Longue de 5,22 m, dotée d'un profil très élancé, elle mise beaucoup sur son Cx record de 0,20 qui profite à l'autonomie. Elle embarque aussi la plus grosse batterie du marché : 107 kWh, revendiquant 676 km sur cette 580 4Matic de 523 ch. Néanmoins, cette avancée n'est pas sans conséquence sur le poids de l'engin (> 2,5 t) et son prix (très élevé, en hausse de 7 000 €). Pour faire passer la pilule, l'EQS met le paquet sur la qualité de finition et le niveau high-tech, grâce notamment à l'inédite planche de bord 100 % numérique Hyperscreen. Sur la route, les accélérations sont efficaces. Les sensations sont en revanche décevantes car les mises en vitesse restent progressives. Une constatation qui se retrouve sur le comportement routier. Malgré des ressorts pneumatiques, des amortisseurs pilotés et même des roues arrière directrices, cette limousine n'aime pas quand ça tourne. Malgré toutes les aides à la conduite possibles, les lois de la physique ne peuvent vaincre les trop nombreux kilos.

L'EQS dispose de nombreux atouts, mais sa ligne et surtout sa proue manquent vraiment d'inspiration. La version restylée va y remédier (pour le même prix).

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1090.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec son autonomie record, la Mercedes EQS jette un vrai pavé dans la mare. Présentation, technologie et confort sont au niveau attendu, mais l'insouciance électrique se paie plus qu'au prix fort ! L'EQS trébuche aussi sur des points comme les sensations au freinage ou l'impression d'espace à l'arrière…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/107
Puissance maxi (ch à tr/mn)	523/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	855/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	5,22/1,93/1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	610

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 18,3		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : nc	Charge normale/rapide : 10h/31 mn	

* Données constructeur.

Équipements de série

Toit ouvrant pano., syst. audio Burmester, affichage tête haute, clim. auto., pack stationnement avec caméras pano., éclairage d'ambiance actif, réalité augmentée pour la navigation, baguettes de seuil éclairées, sièges AV chauffants, sièges AR climatisés, sellerie similicuir-microfibre, accès/démarrage mains-libres, régul. de vitesse actif, AFIL actif, lecteur de panneaux, écran hyperscreen MBUX…

Options (€)

Volant chauffant	600

Toyota Mirai *Vision d'avenir*

Electrique 174 Executive — **80 000 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **3 ans, km illimité**



La Mirai propose une autre énergie dite "propre" pour servir d'alternative aux véhicules électriques. Son prix a augmenté de 5 100 € en un peu plus d'un an.

Avec Hyundai, Toyota est le seul constructeur à proposer un modèle alimenté à l'hydrogène. Une énergie séduisante, convertie en électricité grâce à une pile à combustible. Loin de la tourmentée première Mirai, ce second opus s'offre une allure plus convenue de berline bicorps. Reprenant les dessous de la Lexus LS, elle devient une propulsion avec un moteur électrique qui migre sur le train arrière. Son immense réservoir d'hydrogène, installé sous le coffre et dans le tunnel central dispose d'une capacité supérieure de 20% par rapport à son prédécesseur, pour une autonomie WLTP annoncée de 650 km entre deux pleins d'hydrogène, qui ne prend que cinq minutes. Un bon point par rapport aux recharges électriques autrement plus longues. La conduite de la Mirai rappelle celle d'une électrique traditionnelle, avec une incomparable douceur. Sauf que ses 174 ch sont loin d'offrir les performances des grosses berlines électriques sportives. Ses relances timides au-delà de 110 km/h et son châssis sûr, mais plutôt placide n'incitent pas à hausser le ton.

+ Electrique avec autonomie
Douceur de conduite
Style plus consensuel

– Réseau de pompes inexistant
Encombrement/habitabilité
Performances moyennes

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1079.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Malgré une habitabilité comptée, la Mirai propose une autre vision de l'électrique qui s'affranchit de la contrainte de l'autonomie. La solution est particulièrement tentante sur le papier, mais le réseau ultra réduit de pompes à hydrogène présentes dans l'Hexagone la condamne à une carrière confidentielle.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	Pile à combustible/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	174/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,97/1,88/1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	278

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	175
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 625

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : nc	Charge normale/rapide : nc/nc	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clés, aide au parking AV/AR, affichage tête haute, AFIL active, Bluetooth, caméra à 360 °, chargeur à induction, clim auto trizone, feux à LED, freinage auto d'urgence, jantes alu 20 pouces, peinture métal., rég. adaptatif, sellerie cuir, sièges AV électr., ventilés et chauffants, syst. multimédias 14 HP, avec écran tactile 12,3 pouces, Apple Car Play et Android Auto, GPS, USB, toit ouvrant panoramique, volant cuir multifonctions…

Skoda Superb Combi *La même, en mieux !*

1.5 TSI Hybrid 150 ch Laurin & Klement — **45 480 €**

Rejet de CO_2 : **128 g/km** | Malus écologique : **260 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



La déclinaison break de la Skoda Superb est une invitation au voyage.

Bonne nouvelle, la Superb se réinvente entièrement. Le grand break, connu pour son coffre spacieux et son habitabilité grandit légèrement. Moins exclusif qu'auparavant, il est pour cette génération le clone de la dernière Volkswagen Passat. Son design modernisé inclut une calandre affinée, des boucliers redessinés et de nouvelles optiques Matrix LED. À l'intérieur, les évolutions sont marquantes. La planche de bord accueille un écran flottant de 13 pouces, facile d'utilisation malgré de nombreux menus. Les matériaux sont valorisants et les assemblages robustes. La Superb Combi excelle en habitabilité, offrant un espace généreux aux places arrière. Le coffre atteint 690 dm³, soit 30 dm³ de plus qu'auparavant. Côté motorisation, Skoda propose ce moteur essence micro-hybride de 150 ch qui se montre discret mais manque de souplesse à bas régime. La boîte DSG7 est un peu lente, le comportement routier est sécurisant mais peu sportif, et le confort de suspension manque d'homogénéité.

+ Dotation très complète
Habitabilité
Douceur d'utilisation

– Consommation
Moteur sans relief
Prix

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1157.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Hormis un bloc 1.5 TSI Hybrid parfois décevant, la Skoda Superb Combi maintient un haut niveau de prestations et propose des équipements dernier cri typiques du haut de gamme. Son habitabilité généreuse et son coffre immense restent des atouts majeurs. Cependant, cette qualité a un coût élevé !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 498
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,90/1,85/1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	690

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	222
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,6

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 178	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

8 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR + cam. de recul, clim trizone, hayon mains-libres, instrum. de bord numérique sur écran 10,25 pouces, jantes alu 18", sellerie cuir, sièges AV élec. ventilés et chauffants, susp. pilotées, syst. multimédia avec écran tactile 13 pouces/Apple CarPlay et Android Auto/GPS connecté/prises USB-C…

Options (€)

Double plancher de coffre	270
Toit ouvrant pano	1 210

Par ici la rentrée





Votre abonnement à

3€ le 1er mois

\+

Une montre en cadeau



Visuels non contractuels

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/guide-auto64
ou flashez le Qr code pour voir l'offre.

KIOSQUE mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M042 # D1641737

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

❑ 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).

(1)

❑ 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).

(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** : bit.ly/guide-auto64 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

Date et signature obligatoires

Le :

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

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

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Email : Téléphone :

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

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (113,59€) et des frais de port (16,01€). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Au bout d'un mois, je serai prélevé de 6,90€ par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/10/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand – 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.

MONOSPACES et LUDOSP

Malgré les récents et originaux Volkswagen ID.Buzz et Lexus LM, les pratiques Ford Tourneo Courier et Renault Kangoo, court et long, la catégorie est encore très loin de retrouver son dynamisme d'antan… mais il ne faut jamais désespérer !

Ford Tourneo Courier

L'utile et l'agréable

1.0 EcoBoost 125 ch Titanium			26 100 €
Rejet de CO_2 : 152 g/km	Malus écologique : 2 544 €	Puissance fiscale : 6 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

Le Ford Tourneo revient aux affaires. Toujours plus pratique, il ajoute à sa recette un zeste de fantaisie dans le style et hérite de motorisations modernes. En attendant la version électrique E-Tourneo, le moteur essence de 125 ch est à l'honneur.

Avec le Tourneo, Ford ne remportera sans doute pas le premier prix du design automobile. Mais cette nouvelle génération modernisée colle aux tendances du marché. Avec un avant désormais plus massif, des passages de roue marqués et des plaques de protection sous les boucliers (de série sur la version haut de gamme Active), le style affiche un peu plus de fantaisie. Moins austère, le Tourneo prend même des airs de SUV sous certains angles. Pour commencer, ce nouveau modèle existe uniquement en version deux roues motrices, avec un seul moteur : le 1.0 EcoBoost de 125 ch, couplé à une boîte manuelle 6 vitesses ou, moyennant 1 800 € de plus, à une transmission automatique. À noter que Ford offrira une version électrique de 136 ch en 2025. Toujours aussi souple et volontaire, le 3 cylindres essence fait parfaitement le job pour animer l'engin. Même si de petites vibrations se ressentent à bas régime et que la sonorité un brin rocailleuse se montre peu séduisante, l'agrément est au rendez-vous. La boîte 6 vitesses, bien étagée et dotée d'une commande agréable à manipuler, épaule à merveille le moteur. Et les bonnes surprises ne s'arrêtent pas là. L'excellent diamètre de braquage avantage la maniabilité dans les endroits exigus où les grandes surfaces vitrées optimisent la visibilité. Petit bémol : celle de trois quarts est gênée par la base des épais montants de toit avant. Dans les virages, le bon maintien de caisse, le train avant rigoureux et le châssis dynamique contribuent au comportement plaisant. Seule son architecture en forme de cube, avec un centre de gravité élevé, génère quelques mouvements parasites. Heureusement, les suspensions fermes limitent ces phénomènes et contrent bien le roulis. Conçu pour le transport de charges lourdes, le Tourneo sait se tenir et ne s'écrase pas dans les virages. Revers de la médaille, l'amortissement manque de douceur, surtout à faible allure. Mais pas au point de rendre le confort des passagers insupportable. À l'arrière, les cotes généreuses permettent à trois adultes de s'installer sans trop se serrer les coudes. Malheureusement, la banquette arrière

> ***Un look moderne, dehors comme dedans et beaucoup de place !***

+ Habitabilité / coffre
Tarif
Moteur

– Modularité
Présentation / finition
Confort à faible allure



Les suspensions, un peu fermes pour accepter es charges lourdes, contiennent bien le roulis dans les virages.

SOMMAIRE

Ford Tourneo Courier 1.0 EcoBoost 125 ch	p. 80, 81
BMW Série 2 Active Tourer 218i	p. 82
Mercedes Classe T 180d	p. 82
Lexus LM 350h 4WD 250 ch	p. 83
Renault Kangoo 1.3 TCe 130	p. 84
Renault Kangoo E-Tech 145	p. 84
Renault Grand Kangoo 1.5 BlueHDi 95	p. 85
Volkswagen Caddy 2.0 TDI 122	p. 86
Volkswagen Touran 1.5 TSI 150	p. 86
Volkswagen Multivan 1.4 eHybrid 218	p. 87
Volkswagen ID. Buzz 77 kWh 204 Pro	p. 87



2/3-1/3 reste fixe. Elle ne coulisse pas, et les sièges ne peuvent pas être retirés du véhicule. Pour transporter des objets volumineux, les dossiers se rabattent et les assises du deuxième rang se relèvent à la verticale. De ce fait, la modularité apparaît un peu limitée pour aménager l'habitacle. Avec 760 dm³ annoncés, le coffre ne bat pas de record non plus dans la catégorie, mais offre une capacité de chargement suffisante dans l'absolu. Il offre de petites astuces intéressantes, comme le cache-bagages rigide qui fait aussi office de plancher amovible en le positionnant à mi-hauteur, ou encore le tiroir sur la paroi droite qui permet de déposer des affaires sales sans souiller tout le coffre. Plus commun sur ce genre de véhicule, la grande capucine au-dessus des sièges avant compte parmi les nombreux rangements dispersés dans l'habitacle. Disponible à partir de 24 600 €, le Tourneo se montre plus compétitif que ses rivaux à moteur thermique malgré un malus de plus de 2 500 €, à commencer par le Renault Kangoo, vendu 25 900 € minimum et taxé d'un malus de 2 049 €. Mais sa présentation intérieure apparaît plus "brute de décoffrage" au niveau du style et des matériaux plastiques quelconques. Cette version milieu de gamme Titanium à 26 100 € séduit en revanche par sa dotation de série, bien garnie pour rendre vos trajets sûrs et agréables. Elle compte aussi de nombreuses options, regroupées pour la plupart dans le pack Aide à la conduite facturé 1 092 €. Lequel intègre la navigation, la surveillance des angles morts et les rétroviseurs rabattables électriquement. Prêt, roulez !

Toujours aussi souple et volontaire, le petit 3 cylindres essence fait parfaitement le job pour animer l'engin.

L'équipement moderne et l'ergonomie bien étudiée compensent l'ambiance un peu triste.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1152.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Accueillant, astucieux, aussi facile que rassurant à conduire, le Ford Tourneo Courier coche les bonnes cases d'un véhicule familial. Si la modularité basique et la finition sans éclat de ce ludospace ne sont pas à son avantage, il dispose d'une excuse : un tarif inférieur à celui de ses rivaux directs qui compense le malus.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	125 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,34/1,80/1,81
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	760

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	175
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,5
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,7		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

Accès et dém. sans clé, aide park. AV/AR + cam. de recul, 6 airbags, antibrouillards, charg. induction, clim. auto., détec. pluie/lum., ESP, frein. auto urg., jantes alu 16 pouces…

Options (€)

Jantes alliage 17 pouces	360
Attelage	600
Peinture métallisée	720

BMW Série 2 Active Tourer *Héritier d'un ancien monde*

▶ 218i M Sport			42 050 €
Rejet de CO_2 : **150 g/km**	Malus écologique : **2049 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Alors que tous les autres constructeurs ont fait depuis longtemps l'impasse sur les monospaces compacts, Mercedes et BMW restent les deux seuls acteurs du marché à proposer cette carrosserie. Appelé Classe B pour le premier, Série 2 Active Tourer pour le second, c'est ce dernier qui nous intéresse.

L'Active Tourer est doté d'un 3-cylindres essence de 136 ch qui manque de panache, mais pas d'efficacité. Le prix a augmenté de 2050 €.

Lorsque l'on dit monospace, on pense forcément à volume intérieur. Et là, avec un volume de coffre de 462 dm³ et une modularité 40/20/40, la voiture familiale du constructeur bavarois ne brille pas par ses qualités. Encore moins lorsqu'il faut débourser 400 € en option pour avoir la banquette arrière coulissante.

+ Comportement agile
Moteur correct
Polyvalence relative

− Politique tarifaire
Modularité
Consommation moyenne

Sous le capot, rien de folichon, mais le 3 cylindres essence 218i qui délivre une puissance de 136 ch est suffisamment souple et polyvalent pour déplacer toute une petite famille, quel que soit le profil de la route. Il peut dire merci à la boîte robotisée à 7 rapports qui fait très bien son job. Enfin question consommation, il ne réclame qu'en moyenne 6,8 l/100 km.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1115.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Evidemment, une Série 2 Active Tourer équipé d'un 3-cylindres essence n'est pas franchement ce qu'il y a de plus excitant dans la gamme du bavarois. Mais dans l'ensemble, si ce n'est une habitabilité modérée, il n'y a pas grand chose qui manque à ce modèle qui permet de bénéficier d'une assise en hauteur.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 4400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,39/1,83/1,58
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	462

Performances

Vitesse maxi (km/h)	201
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,6
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,8		
Ville : 7,7	Route : 6,6	Autoroute : 6,2
Autonomie (km) : 691	Capacité réservoir (l) : 47	

Équipements de série

6 airbags, alerte maintien de voie, alerte anticollision, démarrage mains-libres, capteur de pluie et de luminosité, radars parking AV et AR, aide au parking active, climatisation auto, GPS, fermeture centralisée…

Options (€)

Régulateur de vitesse adapt.	800
Peinture métallisée	890
Pack Evasion (inclus toit ouvrant)	2050

Mercedes Classe T *Le Mister T des familles*

▶ 180d Style			35 510 €
Rejet de CO_2 : **148 g/km**	Malus écologique : **1901 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



La proue est redessinée dans le style Mercedes mais dessous c'est bien le dernier Renault Kangoo. À bord, il opte pour un style élégant et des matériaux de qualité. Faciles d'accès par les deux portes latérales coulissantes, les places arrière sont spacieuses. La banquette, un peu surélevée, offre une bonne position. Doté d'un seuil bas, de parois planes et d'une banquette aisément rabattable pour offrir un plancher plat, le coffre est idéal pour les chargements difficiles. On apprécie aussi les nombreux rangements. Sous le capot, Mercedes reprend le diesel Renault de 116 ch, doté ici d'une boîte à double embrayage à 7 rapports. Ses 270 Nm de couple (295 Nm avec l'overboost), distillent un agrément très correct. Seul petit regret : sous 1 500 tr/mn, il manque de tonus et les 6e et 7e vitesses, trop longues, entraînent d'incessants changements de rapport qui nuisent à l'agrément. Cela dit, tout se passe en douceur, sans à-coups, au bénéfice de la consommation. Son amortissement spécifique favorise confort et comportement routier.

Le Mercedes Classe T reprend de nombreux éléments du Renault Kangoo, à commencer par les moteurs. Le prix a déjà grimpé de 4310 € !

+ Aspects pratiques
Habitabilité
Consommation

− Tarif Mercedes
Dotation
Bruits d'aérodynamisme

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1110.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Mercedes revient sur le marché du ludospace avec une proposition assez séduisante, à savoir un véhicule spacieux et très bien fini, adapté à un usage familial. Malheureusement, l'allemand pratique une politique tarifaire à son image. Résultat, malgré ses qualités, le Classe T peinera à exister face à la concurrence.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,50/1,86/1,86
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	520

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	177
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	13,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,7		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 947	Capacité réservoir (l) : 54	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, banquette rabattable 1/3-2/3, clim. manuelle, démarrage sans clé, détecteur d'angles morts, détecteurs pluie/luminosité, jantes 16 pouces, phares LED, système multimédia avec écran tactile 7 pouces, vitres avant électriques, volant cuir multifonction réglable en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Accès mains-libres	480
Antibrouillards	216
Caméra de recul	402
Climatisation automatique	400

Lexus LM *Un autre monde*

350h 4WD 250 ch Executive — **126 000 €**

Rejet de CO_2 : **167 g/km** | Malus écologique : **6 537 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

NOUVEAU MODÈLE



Le LM 250 repousse les codes de la catégorie. Derrière son audacieux physique, cet étonnant van-limousine affiche un niveau de luxe, de confort et de bien-être à bord jamais atteint chez Lexus.

Nommée LM pour Luxury Mover (van de luxe en français), la limousine de Lexus dépasse les 5 m de long, 2 m haut et repose sur un empattement de 3 m. À l'arrière, les passagers arrivent dans un cocon accessible par de larges portes latérales coulissantes électriques. L'habitacle se veut accueillant grâce à deux fauteuils en cuir épais. Dotés de larges accoudoirs, de gros appuie-tête, ils sont chauffants, ventilés, massants, relaxants et se règlent dans tous les sens. Se transformant même en couchettes, avec un support pour les pieds. Mais avec une telle longueur, le LM peut évidemment s'octroyer le droit d'inviter trois autres passagers en troisième rang. Sous le capot, Lexus a implanté un moteur hybride non rechargeable de 250 ch qui n'est pas de trop pour déplacer ce lourd véhicule de plus de 2,4 tonnes. Heureusement, la boîte automatique de type CVT donne entière satisfaction. S'il n'est pas dynamique, ce van, lourd et encombrant va chercher le bonheur dans le confort douillet qu'il procure aux passagers. En adoptant une conduite tout en souplesse, sur le couple, on parvient à profiter pleinement des atouts d'un engin géré par des suspensions pilotées qui gomment bien les irrégularités de la chaussée. Dernière qualité, le niveau d'équipement de série. Lexus a fait simple en supprimant la liste des options. Le client n'a qu'à choisir la couleur de la carrosserie et celle du cuir. Une débauche de luxe qui se paye au prix fort.

+ Confort et habitabilité
Douceur de conduite
Equipements high-tech

– Tarif et malus
Châssis pataud
Maniabilité

Les 250 ch du bloc moteur peinent pour déplacer plus... de 2,4 t !

Trois sources d'information sont disponibles : affichage tête haute, compteurs numériques et écran central.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1146.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le "monospace" LM fait partie d'une catégorie de véhicules rare et particulière, en un mot, irrationnelle. Habitabilité généreuse, confort exceptionnel, équipements high-tech et présentation luxueuse constituent les principales motivations d'achat d'une clientèle fortunée, habituée à se déplacer avec un chauffeur.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2 487/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/1,3
Puissance maxi (ch à tr/mn)	250/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	239/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L/l/h) (m)	5,13/1,89/1,94
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	110

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	190
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7.2

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 60	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR + caméra 360°, antibrouillards LED, Bluetooth, clim auto, conduite semi-autonome niv 2, détecteur pluie/lumi, frein auto d'urgence + détection piétons/cyclistes, induction, jantes alu 19 pouces, lecture panneaux, Park assist, phares LED auto, régul/lim adaptatif de vitesse, sellerie cuir, sièges AV élec,, sièges 2ème rang élec./massants/ventilés et chauffants, syst. multimédia tactile 14 pouces AV, écran 14 pouces AR, volant cuir multifonction chauffant…



Renault Kangoo *En gros progrès mais…*

▶ 1.3 TCe 130 Techno — **28 500 €**

Rejet de CO_2 : **157 g/km**	Malus écologique : **3 552 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Confort
Agrément moteur
Présentation agréable

– Volume du coffre sous tablette
Pas de banquette coulissante
Prix élevé

Fini la bouille sympathique du précédent Kangoo, le nouveau est sérieux… et il a grossi : 18 cm de long et 9 cm de large en plus, notamment en raison des voies élargies. Ces dernières ayant facilité l'implantation d'un train arrière capable de supporter de lourdes charges. À bord, même révolution. La planche offre désormais une ligne moderne et épurée, avec un écran central tactile de 8 pouces bien placé. Les plastiques restent durs, mais la qualité de finition progresse. Concernant les aspects pratiques, le Kangoo montre son expérience et les rangements sont nombreux. Surtout, les occupants profitent d'une capucine. On regrettera alors l'absence de banquette coulissante. D'autant que le volume de coffre est en retrait par rapport à la concurrence. Sur la route, le 1.3 TCe de 130 ch, plutôt silencieux, se révèle suffisant. Sa disponibilité à bas régime restant son point fort. Enfin, si l'amortissement offre toujours un grand confort, le dynamisme progresse, même si le comportement reste un peu pataud, avec un centre de gravité élevé.

Le Kangoo dispose d'aides à la conduite modernes, dont le freinage automatique d'urgence. Pratique.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1084.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Après quatorze ans de commercialisation, le Kangoo se métamorphose. Il offre des prestations en hausse, notamment au niveau dynamique, mais abandonne quelques astuces bien pratiques chez ses rivaux, tout en affichant un volume de coffre sous tablette décevant. Des arguments pourtant majeurs sur ce segment des ludospaces.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 333
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,49/1,92/1,84
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	560

Performances

Vitesse maxi (km/h)	176
1 000 m D. A. (s)	33,6
0 à 100 km/h (s)	11,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	19,8/15,7/11,2
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7.7		
Ville : **7,3**	Route : **7,7**	Autoroute : **8,1**
Autonomie (km) : **701**	Capacité réservoir (l) : **54**	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au parking AV et latérale, AFIL active, caméra de recul, clim auto bizone, détecteur de fatigue, capteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, jantes alliage, lecture des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse, surveillance des angles morts, système multimédia, GPS…

Options (€)

Chargeur à induction	250
Peinture métallisée	650
Portes battantes AR	200
Sièges AV chauffants	250

Renault Kangoo *Un ludospace bien trop urbain*

▶ E-Tech 145 Techno 22 kW — **40 500 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus écologique : **4 000 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Agrément à basse vitesse
Finition soignée
Détails bien pensés

– Autonomie sur autoroute
Relances modestes
Tarif haut perché

Désormais le Kangoo existe aussi en 100 % électrique. Fort de 122 ch, d'une batterie de 45 kWh, il reçoit sur cette finition haut de gamme Techno un chargeur embarqué de 22 kW permettant d'optimiser la récupération d'énergie et la possibilité d'utiliser les bornes de charge rapide jusqu'à 80 kW. Le constructeur français a, par ailleurs, su mettre à profit son expérience des voitures électriques pour éviter les embûches classiques. Exemple : la trappe de recharge est positionnée à l'avant afin que les portes coulissantes ne soient pas bloquées lors d'une session de recharge. Même chose pour le hayon, souvent coincé chez la concurrence, qui doit se garer dos à la borne… rendant alors les câbles inaccessibles. Ces derniers sont d'ailleurs stockés dans une petite boîte pliable dans le coffre. Dans l'habitacle, le niveau de finition est correct et l'ergonomie bien pensée. Le tarif ? Notre modèle d'essai, en version Techno, s'affiche à 40 500 €, soit plus de 10 000 € d'écart avec l'essence 130 ch équivalent. Bref, difficile d'être entièrement convaincu.

L'agrément de conduite est plutôt appréciable et doux au contraire de ses performances fantomatiques.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1124.**

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Le Renault Kangoo électrique gagne en agrément mais rogne sur la vie de famille à bord. Un comble pour un ludospace. L'autonomie, elle, n'encourage pas vraiment aux départs en vacances. Et les tarifs explosent avec notamment la liste d'options qui est particulièrement copieuse. Reste que la concurrence ne fait guère mieux.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/45
Puissance maxi (ch à tr/mn)	122/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	245/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,49/1,86/1,84
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	560

Performances

Vitesse maxi (km/h)	132
1 000 m D. A. (s)	35,9
0 à 100 km/h (s)	12,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	15,2
Freinage 90/130 km/h (m)	33/67

Autonomie

Moyenne (km) : 190		
Ville : **221**	Route : **198**	Autoroute : **152**
Conso. (kWh/100 km) : **24,2**	Charge normale/rapide : **7 h/37 mn**	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR, Bluetooth, clim auto bizone, détecteurs pluie/luminosité + feux route auto, freinage auto urgence, jantes alu 17 pouces, LED, régulateur de vitesse, système multimédia, écran tactile 8 pouces…

Options (€)

Pack conduite semi-autonome	1 200
Pack instrumentation numérique	750
Peinture métallisée	650
Parking semi-autonome	350

Renault Grand Kangoo *Un allongé, s'il vous plaît !*



Avec son ludospace, Renault s'adapte à tous les goûts : essence, diesel, électrique… Le modèle existe même en sept places, dans une version rallongée inédite destinée aux familles nombreuses.

Le troisième opus du Kangoo continue à développer sa gamme, avec une variante sept places. Baptisée Grand Kangoo, elle s'allonge de… 42 cm ! Une belle rallonge pour seulement 500 € de plus que la version "courte" à prestations équivalentes. En revanche, si le Kangoo dispose d'une offre 115 ch diesel, celui-ci (pourtant plus lourd) se contente de 95 ch ! Et il écope de près de 2 800 € de malus (sans oublier le malus au poids). Plus que par son tarif, c'est par sa modularité que le Grand Kangoo se distingue, grâce à ses assises coulissantes au troisième rang. Ainsi, reculés au maximum, les sièges du fond accueillent confortablement deux adultes, le ludospace conservant un petit volume de coffre de 260 dm³ dans cette configuration. Atteignant désormais 4,91 m et pénalisé par un diamètre de braquage de 13,1 m, le Grand Kangoo n'est pas une sinécure en manœuvre. Heureusement, cela n'a aucune conséquence sur la route. Imperturbable dans les virages, ce ludospace de taille XXL rassure. Mais son poids élevé (1810 kg) ne facilite pas la tâche du bloc Blue dCi 95 ch ici à l'essai. Pour autant, ce dernier se révèle souple et volontaire, offrant un agrément correct à vide. Véhicule chargé, en revanche, il faut souvent rétrograder pour rester dans le rythme. Enfin, côté consommation, l'engin réclame en moyenne 0,6 l/100 km de plus que le modèle standard.

+ Habitabilité et modularité
Nombreux détails pratiques
Comportement routier

− Malus important
Poids élevé
Maniabilité

Le diamètre de braquage rend les manœuvres difficiles



À bord, matériaux et assemblages sont solides et le style s'avère soigné.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Grand Kangoo est pénalisé par le nouveau malus. Mais attendons les tarifs officiels avant de porter un jugement définitif sur l'aspect budgétaire. Pour le reste, ce véhicule au comportement routier rassurant, spacieux et astucieux, avec 7 places et de nombreux petits espaces de rangement, ravira les familles.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 3 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,91/1,92/1,84
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	1 040[1]

[1] en configuration 5 places banquette avancée. 260 dm³, en configuration 7 places banquette reculée.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	155
1 000 m D. A. (s)	38,1
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,8		
Ville : 7	Route : 6,5	Autoroute : 7
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 54	

Équipements de série

6 airbags, codes/phares auto., frein. d'urg. auto., lect. panneaux, phares et essuie-glaces auto., régul./lim. de vit., aide au park. AV/AR + latérale, cam. de recul, carte mains libres, clim. auto. bizone, écran tactile 8", GPS, jantes alu 16", vitres élect., volant cuir multifonction…

Options (€)

Portes de coffre vitrées	200
Chargeur smartphone induction	250
Peinture métallisée	650



Volkswagen Caddy *Un Caddy plaqué or*

2.0 TDI 122 Life — **43 416 €**

Rejet de CO_2 : **136 g/km** | Malus écologique : **650 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Habitabilité
+ Moteur
+ Présentation

− Modularité
− Tarif élevé
− Ergonomie

Il a l'allure d'un ludospace mais ce cinquième opus est bien plus, s'inspirant largement de la Golf et de son design. Dans l'habitacle aussi avec une planche de bord moderne, un cockpit numérique, un régulateur de vitesse adaptatif... Certes, dans le détail, la finition est moins soignée que dans la compacte et les plastiques durs rappellent ses origines utilitaires mais sa belle habitabilité compense. Question modularité, il y a encore des progrès à faire. Les deux portes latérales coulissantes facilitent l'accès, à l'inverse du hayon, lourd à manœuvrer. Les passagers arrière ont droit à trois sièges amovibles et basculants, et pas à une banquette qui a pourtant fait ses preuves au sein de la concurrence. Reste le chapitre routier. Le moteur diesel 2.0 de 122 ch séduit dès le démarrage grâce à sa discrétion. Sur la route, ce dernier offre suffisamment de couple et s'accorde très bien avec la transmission DSG à 7 rapports. Concernant le comportement routier, le Caddy qui repose sur le châssis de la Golf offre des prestations d'un très bon niveau.

Le Caddy distille un agrément de conduite et des équipements de confort digne d'une berline moderne.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1079.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le Volkswagen Caddy offre d'excellentes prestations qui le placent sur le haut du panier des ludospaces. Mais, il fait payer ses progrès très chers. Pas certain que la clientèle soit prête à investir autant dans un véhicule avant tout familial. Les rangements et la modularité sont en outre assez décevants.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	122 à 2750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,50/1,86/1,86
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	760

Performances

Vitesse maxi (km/h)	186
1000 m D. A. (s)	34,1
0 à 100 km/h (s)	12,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	11,4
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6		
Ville : 6,2	Route : 5,8	Autoroute : 6,1
Autonomie (km) : 833	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

9 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR, alerte de fatigue, GPS, caméra de recul, capteurs pluie/luminosité, clim. bizone, freinage urg. auto, frein de parking auto, instrumentation numérique, jantes alliage 17 pouces, phares LED, régulateur de vitesse adaptatif, rétros ext rabattables, syst. multimédia + écran central tactile 10 pouces…

Options (€)

Pack sept places	945
Roue de secours	145
Toit panoramique	760

Volkswagen Touran *Recette éprouvée*

1.5 TSI 150 Life Plus 7 places — **49 280 €**

Rejet de CO_2 : **147 g/km** | Malus écologique : **1 761 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Habitabilité
+ Sens pratique
+ Plaisir de conduite

− Présentation austère
− Tarif élevé (+ 12 780 €)
− Prix de certaines options

Chouchous des familles dans les années 2000, les monospaces compacts ont depuis été éclipsés par les SUV, moins pratiques mais plus affriolants. Ah, le marketing... Parmi les tauliers de ce segment de plus en plus morose, le Volkswagen Touran a pourtant des arguments à faire valoir : un coffre gigantesque, une habitabilité généreuse pour trois personnes à l'arrière et une modularité sans limites. Côté ambiance, ce n'est pas la grosse rigolade, mais comme à bord d'une Golf ou d'un Tiguan, la qualité perçue ne souffre aucune critique. Même sur la route, le Touran est loin, très loin de la bétaillère. Avec sa position de conduite façon berline et son amortissement bien calibré, il donne d'ailleurs des leçons de dynamisme à un Citroën C4 Space Tourer ou un Renault Scénic, sans déméríter le moins du monde en confort. Ajoutez-y un moteur essence performant et une boîte à double embrayage diligente à souhait, et vous obtenez une auto aussi à l'aise pour avaler les kilomètres que les valises.

Le Touran arrive en fin de carrière, en augmentant copieusement et régulièrement ses prix : + 4 430 € pour fêter la rentrée !

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1005.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Il n'y a pas que les SUV dans la vie : forts de vingt ans de sélection naturelle, les monospaces compacts constituent toujours l'un des moyens les plus aboutis de voyager en famille. Le discret Touran en est la parfaite illustration, surtout dans cette version essence à boîte DSG. Dommage que l'âge ne lui ait pas appris la modestie en matière de tarifs.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,53/1,83/1,66
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	502/677[1]

[1] Selon la position des sièges AR coulissants

Performances

Vitesse maxi (km/h)	195
1000 m D. A. (s)	31,8
0 à 100 km/h (s)	9,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,2
Freinage 90/130 km/h (m)	32/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,2		
Ville : 8,8	Route : 7,8	Autoroute : 8
Autonomie (km) : 707	Capacité réservoir (l) : 58	

Équipements de série

7 airbags, clim. auto., prises USB/Bluetooth, capteurs de pluie/luminosité, jantes alliage, radars de stationnement AV/AR, régul. adaptatif…

Options (€)

Accès mains-libres	405
Caméra de recul	265
GPS	905
Stationnement semi-automatique	175
Toit ouvrant panoramique	1635

Volkswagen Multivan *La vanlife sans malus*

▶ 1.4 eHybrid 218 Life — **65 820 €**

Rejet de CO_2 : **42 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Avec une batterie de 13 kWh, un Cx de commode Louis XV et une masse qui dépasse les 2 tonnes, le Multivan autorise, au mieux, une quarantaine de kilomètres en 100 % électrique, selon nos mesures. L'assistance électrique permet cependant d'abaisser la consommation moyenne à 8,2 l/100 km et, surtout, d'échapper à tout malus. À bord, l'ambiance est moderne, sans fantaisie. Sous l'écran, les touches sensitives sont trop sensibles et la commande de boîte, héritée de la Golf, a migré d'un emplacement horizontal à une disposition verticale. La console centrale extensible, de série, se déplace sur la longueur du véhicule. À l'arrière, elle peut faire office de table multifonction. Le Multivan est livré avec une seule rangée de sièges arrière. Un pack 6 places (option à - 66 €) permet de positionner trois rangées de deux sièges, tandis qu'un pack 7 places (214 €) offre deux rangées de deux places et une de trois places. Dans ce cas, le volume du coffre se trouve très réduit. Le hayon motorisé est, lui, en option sur la finition Life.

À bord, on retrouve l'ambiance chère à Volkswagen : moderne, sans fantaisie, mais bien réalisée. Il n'est déjà plus disponible que sur les stocks.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1116.

+ Look
Habitabilité
Agrément moteur

– Autonomie électrique
Tarif
Encombrement

NOTRE AVIS ★★★★☆

Style moderne, carrosserie biton… le Multivan fait tourner les têtes. À bord, confection sérieuse et matériaux de qualité sont au rendez-vous. Surtout, il échappe au malus écologique grâce à son attelage hybride rechargeable. Efficace en ville avec sa batterie pleine, et peu gourmand, que demandez de plus ? Un tarif plus amical peut-être…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 395/nc
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/13
Puissance maxi (ch à tr/mn)	218 à 4 900[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 550[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,98/1,95/1,91
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	510

[1] 136 ch à 5 000 tr/mn (thermique) + 116 ch (électrique). [2] + 330 Nm électrique.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	190
1 000 m D. A. (s)	30,3
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,4
Freinage 90/130 km/h (m)	32/67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,2		
Ville : **8,2**	Route : **8,2**	Autoroute : **8,3**
Autonomie (km) : **548**	Capacité réservoir (l) : **45**	

Équipements de série

7 airbags, caméra de recul, climatisation trizone, jantes de 17 pouces, phares full LED + gestion feux de route automatique, 2 portes latérales coulissantes avec aide à la fermeture, système anticollision, multimédia connecté…

Options (€)

7 places	214
Hayon électrique	616
Affichage tête haute	1 282

Volkswagen ID. Buzz *Le retour du monospace ?*

▶ 77 kWh 204 Pro — **59 450 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Zen, le Combi Volkswagen revient sous le nom d'ID. Buzz. Mais celui-ci prendra son temps pour vous emmener à Katmandou. Très lourd, presque 2 500 kg, doté de 204 ch, il doit en effet recharger tous les 300 km environ. Pas donné à près de 60 000 €, il doit rajouter de nombreuses et onéreuses options ! L'engin ne réalise pas plus de miracles en performances. Le démarrage et les relances sont quelconques. La conduite se révèle néanmoins plaisante, empreinte d'une grande douceur. Le silence de roulage participe au confort. La position de conduite est un peu verticale, mais l'implantation réussie du volant évite l'effet "camionnette". L'ID. Buzz affiche en outre un comportement routier neutre, doublé d'un bon confort de suspension. Autre bonne surprise : le diamètre de braquage ultracourt. Ses atouts, ce sont aussi son intérieur jovial et son esprit pratique. La présentation n'impressionne pas, mais tout est bien pensé et fonctionnel. Par ailleurs, l'original ID. Buzz a le sens de l'accueil, l'habitacle regorgeant de rangements et astuces pratiques.

À moins de négocier un très très bon prix sur les stocks restants, tournez vous plutôt vers la nouvelle version 286 ch à seulement 52 850 € !

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1117.

+ Gueule d'enfer
Habitabilité
Confort

– Autonomie décevante
Trop d'options
Prix d'achat

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'ID. Buzz a pour lui son look, son confort et son sens pratique. Mais il lui manque 200 km d'autonomie… En effet, son rayon d'action réel d'environ 300 km est trop juste pour en faire un voyageur. Son tarif est aussi trop élevé pour un équipement idoine. Le Multivan a encore de beaux jours devant lui, surtout en version hybride rechargeable.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/77
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	310/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,72/1,99/1,93
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	1 121/2 205

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	145
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 419		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Conso. (kWh/100 km) : **20,5**	Charge normale/rapide : **7h30/30 mn[1]**	

[1] De 5 à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès-dém. sans clé, syst. multimédia + écran tactile, aide park. AV/AR, clim. bizone, dét. pluie/lum., frein. auto. urg. avec dét. piétons/cycl., charg. induc. smartphone, instru. num. 5,3 pouces, jantes alliage…

Options (€)

Écran tactile 12 pouces	130
Filet bagages et panneau Multiflex	670
Pack Assistance (alarme, cam. de rec., rég. de vit. adapt…)	1 420

TOUT-CHEMINS et PICK-U

Il faudra encore patienter pour voir arriver de quoi réveiller le segment notamment du coté des pick-up, terrassés par le malus. Les premières versions 100% électriques de Maxus déjà proposés en France, ou encore le prochain Ford Ranger hybride rechargeable pourraient en effet relancer l'engouement pour ce type de carrosserie en s'affranchissant de tout malus.

SOMMAIRE

Audi A3 Allstreet 35 TFSI 150 ch	p. 88, 89
Dacia Sandero Stepway 1.0 TCe 110 ch	p. 90
Dacia Jogger Eco-G 100	p. 90
Dacia Jogger Hybrid 140	p. 91
Fiat Panda 1.0 Hybrid 70	p. 91
Ford Ranger Raptor	p. 92
Isuzu D-Max 1.9 TD 163	p. 92
Porsche Taycan Turbo S 952	p. 93
Mercedes Classe C All Terrain 220d	p. 94
Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Hybrid	p. 94
Volkswagen Amarok 3.0 TDI 240	p. 95

Audi A3 Allstreet

Pour quelques millimètres de plus

▶ 35 TFSI 150 ch Design			39 980 €
Rejet de CO_2 : **124 g/km**	Malus écologique : **190 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**

La quatrième Audi A3 n'échappe pas à l'inévitable restylage de mi-carrière, exécuté en mode mineur. Elle s'offre cependant pour l'occasion une nouvelle variante surélevée baptisée "Allstreet". Vraie nouveauté ou recette éculée ? Nous l'avons testée.

L'Audi A3 vient d'entreprendre une remise en forme après trois ans de carrière. La principale nouveauté réside dans une nouvelle version baptisée "Allstreet", surélevée de 3 cm grâce à des suspensions rehaussées de 15 mm et à des roues agrandies à la faveur d'une taille de pneus plus haute. Bien entendu s'y ajoutent des boucliers, arches de roue et bas de caisse contrastés censés lui donner ce fameux esprit d'évasion tant convoité. La recette n'a rien de nouveau. Pour le reste, les évolutions extérieures de l'A3 sont à rechercher dans le dessin des boucliers et de la calandre, évidemment plus sportifs, tandis qu'une nouvelle option permet de jouer entre quatre signatures lumineuses. À bord, le conducteur remarque la nouvelle console centrale et des matériaux inédits sur les contre-portes. Le dessin assez particulier du tableau de bord et la taille des écrans n'évoluent pas. Critiquable à son lancement pour une marque qui se veut prestigieuse, la finition progresse légèrement, mais nous constatons encore des lacunes indignes du rang de la marque. Le tour de console bouge ainsi abondamment au toucher, et des plastiques peu engageants subsistent sur les contre-portes. La présentation reste d'ailleurs assez sévère en finition Design. L'installation multimédia, qui n'évolue qu'à la marge, se veut moderne même si elle est fidèle à l'habitude d'Audi de proposer une ergonomie spécifique éloignée de l'univers des téléphones mobiles. L'A3 faisait déjà partie des bonnes élèves en habitabilité, et cela n'a pas changé avec le restylage. Soulignons néanmoins que l'accessibilité aux places arrière demande quelques contorsions pour de grands adultes et que le tunnel de transmission limite le confort du passager du milieu. Surélever une auto donne toujours du fil à retordre aux ingénieurs. Ils doivent composer avec un centre de gravité plus élevé, point pénalisant l'aérodynamique. Dans le cas de l'A3, ils ont cherché à préserver son agilité et sa précision de conduite avec succès : l'auto continue de virer à plat, et la direction offre la même qualité de guidage. Malheureusement, ce parti pris a été obtenu en sacrifiant le confort, avec des suspensions raides à l'excès, particulièrement à basse vitesse. Inutile par ailleurs d'espérer se frayer un

> ***Pas de hors piste avec cette A3 Allstreet qui ne se soucie que de style***

+ Comportement routier
Moteur coupleux
Sobriété

– Inconfort de suspension
Surcoût élevé
Capacité tout-chemin



Parmi les compactes luxueuses, l'Audi A3 reste bien positionnée en matière d'habitabilité, même si l'accessibilité est perfectible.



chemin hors pistes avec cette A3 qui ne se soucie que de style. Le moteur micro-hybridé 35 TFSI ne surprend pas davantage que le reste, puisqu'il n'évolue qu'à la marge. Il conserve son caractère coupleux à bas régime, sa sonorité quelconque et un certain manque d'appétence pour le haut du compte-tours. Il réalise cependant sa mission avec efficacité et n'a aucune raison de perdre sa couronne de 4 cylindres le plus sobre de sa classe. Le conducteur fait tout de même face à un changement au volant, celui induit par les nouvelles aides à la conduite rendues obligatoires par le règlement GSR II de l'Union européenne. La musique horripilante de l'alerte de survitesse se déclenche notamment à mauvais escient plus souvent qu'à son tour. Heureusement, Audi a installé au bas de la planche de bord un petit bouton donnant un accès direct au menu de désactivation de ces garde-fous. Sur la plan tarifaire, le prix du centimètre de garde au sol supplémentaire est salé. Pour cette version Allstreet, il faut ajouter 1 900 € à ce que coûte une A3 Sportback 35 TFSI dans la même finition Design. Et n'espérez pas obtenir pour autant des équipements en plus pour ce prix. Cela dit, la dotation de base a progressé avec le restylage. Le Virtual Cockpit Plus et la navigation sont de série, mais au détriment de certains équipements fonctionnels comme la clim. bizone, désormais réservée au haut de gamme. Il faut aussi passer par la case options pour profiter de l'entrée mains-libres ou de la caméra de recul. Petite consolation en consultant le montant du malus : la version Allstreet n'émettant que quelques grammes de CO_2 en plus, le surcoût se chiffre à plusieurs dizaines d'euros seulement en fonction de l'équipement retenu.

L'auto vire toujours à plat et la direction offre la même qualité de guidage, un parti pris obtenu au détriment du confort.

La finition de l'A3, critiquée à son lancement, ne progresse qu'à la marge en finition Design.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1158.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'esprit "baroud" ne se conjugue pas forcément avec bonheur à tous les genres automobiles. Ici, il entraîne un confort en baisse et un prix en nette hausse. La raison impose en conséquence de choisir une version classique de l'A3, que le restylage ne transforme pas… tout simplement parce qu'elle n'en avait pas besoin.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 498
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,35/1,82/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	425

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	221
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,4		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AV/AR, clim. auto., détec. pluie/lum., frein. auto d'urg., instru. de bord num. 10,25 pouces, jantes alu 17 pouces, lect. des panneaux, rétros rab. élec., surv. angl. morts, syst. multimédia sur écran tactile 10,1 pouces, GPS, USB, volant cuir…

Options (€)

Accès et dém. sans clé	500
Caméra de recul	500
Peinture métallisée	900

Dacia Sandero Stepway *Toujours plus*

1.0 TCe 110 ch Extrême — **18 550 €**

Rejet de CO_2 : **125 g/km** | Malus écologique : **210 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **3 ans, km illimité**



La Sandero Stepway change de logo et gagne un nouveau moteur essence de 110 ch.

Avec sa panoplie de baroudeuse, la Stepway reste la plus vendue des Sandero. Plus haute sur ses roues, elle peut s'affranchir de quelques bordures, mais son appétit sera légèrement plus élevée pour des performances moindres, en raison d'une aérodynamique moins favorable. Dès la finition Expression, vous gagnerez les barres de toit modulables. Sous le capot, cette Stepway gagne le récent moteur essence TCe 110 couplé à une boîte manuelle à 6 rapports à l'étagement volontairement allongé pour favoriser la consommation : elle est annoncée inférieure de 0,2 l/100 km à celle du TCe 90. La gamme reçoit de nouvelles appellations pour ses finitions : ainsi les offres Essentiel et Confort cèdent leur place aux Essential et Expression, auxquelles s'ajoute l'exécution Extrême. À ce prix, vous disposez, de série, de la navigation, de la climatisation automatique, de la carte mains-libres et du frein de stationnement automatique... Le prix vient d'augmenter discrètement de 100 €. Raisonnable !

+ Look attractif
Moteur doux et sobre
Equipements

– Prix (plus très low cost)
Etagement de la boîte
TCe 110 que sur Stepway

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Dacia Sandero Stepway adopte une nouvelle motorisation essence et voit ses prix grimper, grimper... à tel point que le plafond des 20 000 € se rapproche inexorablement. D'un autre côté, dans cette finition Extrême, il n'y a quasi plus d'options à prévoir (peinture métal.), et la livraison est, en sus, accélérée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2 900
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,10/1,76/1,59
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	328

Performances

Vitesse maxi (km/h)	173
1 000 m D. A. (s)	33,1
0 à 100 km/h (s)	10,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	22,2/12,4/9,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,3		
Ville : **6,3**	Route : **6**	Autoroute : **6,7**
Autonomie (km) : **793**	Capacité réservoir (l) : **50**	

Équipements de série

Jantes Alu 16", feux de jour à LED, écran tactile 8", Android Auto et Apple CarPlay, GPS, 6 HP, 2 USB, frein de parking électrique, caméra de recul, clim. auto., rétros ext. réglables élect. et dégivrants, carte mains libres, siège conducteur réglable en hauteur, barres de toit modulables, vitres élect. avant/arrière, capteurs de pluie et de luminosité, détecteur d'angle mort, Extended Grip, freinage auto d'urgence, 6 airbags, régulateur et limiteur de vitesse...

Options (€)

Peinture métallisée	500

Dacia Jogger *L'éloge de la frugalité*

Eco-G 100 Essential 7 places — **19 800 €**

Rejet de CO_2 : **118 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Si le Jogger Eco-G 100 peut encore passer pour un modèle low-cost, il n'a rien d'une punition à conduire.

Accessible avec 7 places et se souciant de la crise de l'énergie avec cette offre GPL, le break baroudeur Jogger multiplie les atouts. Il se distingue notamment par son poids plume et son train avant engageant, sans doute le meilleur que la marque ait jamais proposé. Grâce à son empattement long, il propose un niveau de confort correct, malgré quelques percussions à basse vitesse. Bien qu'assez peu énergique, le moteur 1 litre profite sur le Jogger d'un étagement de transmission adapté qui lui permet d'offrir des performances correctes – surtout en GPL ! La consommation en mode GPL est un peu élevée mais l'avantage financier reste probant. D'autant que l'auto propose avec ses deux réservoirs près de 1 000 km d'autonomie. À l'intérieur, il n'est pas question d'instrumentation numérique, mais une connectique bien pensée permet d'accéder à son téléphone. L'insonorisation est perfectible sur autoroute et l'équipement très fruste en finition Essential d'accès. Reste que les bonnes affaires sont trop rares pour ne pas les célébrer !

+ 7 places
Confort
Prix (mais déjà + 1 000 €)

– Rayon de braquage
Bruits aéro sur autoroute
Manque de rangements

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1124.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le rapport entre le prix et le nombre de places devrait suffire à convaincre. Si l'on ajoute que le Jogger est confortable, qu'il rassure et que ses 6e et 7e places sont parmi les plus accueillantes du marché, il n'y a plus d'hésitation à avoir. Sans compter qu'à bord comme à l'extérieur, l'ère du low cost est dépassée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	170 à 2 100
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,55/1,78/1,63
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	160[1]

[1] 550 dm³ en configuration 5 places.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	159
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	14,5[1]
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

[1] 13,6 en GPL.

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,3[1]		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **50[2]**	

[1] 9,9 en GPL. [2] 40 litres pour le GPL.

Équipements de série

6 airbags, ESC, ABS, aide au dém. en côte, barres de toit, fixations Isofix, allum. auto. des feux, feux de jour à leds, syst. frein. urg., détec. pression pneus, rétro. int. j./n., ordi de bord, lim. de vit., banq. AR rab. 1/3-2/3, lève-vitres AV élec., volant rég. en haut., vitres teintées, Bluetooth, 2 HP, 1 USB...

Options (€)

Chargeur à induction	50
Peinture métallisée	550

Dacia Jogger *Le luxe de consommer moins*

▶ Hybrid 140 Expression 7 places — **26 100 €**

Rejet de CO_2 : **110 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Agrément de conduite
+ Consommation
+ Espace et coffre préservés

− Surcoût à l'achat
− Confort plus ferme
− Accès au rang 3 peu aisé

Cette première Dacia hybride n'est plus très low-cost. Forte de 140 ch, elle devient la plus puissante de la famille. Et même si quelques kilos supplémentaires apparaissent du fait de la batterie, les performances sont en hausse. Côté comportement routier, les ingénieurs ont une nouvelle fois adopté des réglages de suspensions pour mettre le confort en avant, malgré que ces dernières soient un peu plus raides pour supporter le surpoids électrique. Mais dans les faits, cette motorisation hybride apporte surtout un réel plus en agrément de conduite surtout en ville. Au-delà de ce périmètre, le tableau se fissure quelque peu quand le 4 cylindres de 91 ch s'active. Rien de rédhibitoire pour autant car ce bloc n'est pas trop sonore et même plus rond que le 3 cylindres des thermiques. Enfin, dernier atout de ce break hybride, sa faible consommation. Et si contrairement à celle d'une hybride rechargeable, elle n'est jamais réellement nulle elle est constamment raisonnable. Et puis surtout son propriétaire n'a pas obligation de devoir recharger la batterie.

Le Jogger conserve un équilibre routier appréciable et ne se laisse pas trop aller aux prises de roulis.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1128.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Plus performant, tonique, silencieux, plaisant à mener que ses pairs, et semble-t-il peu gourmand, le Jogger Hybrid pourrait bien décrocher la palme du meilleur Jogger de la gamme… s'il n'était pas facturé 5 000 € de plus. Face à son jumeau à bicarburation GPL, la bataille de la rentabilité sera âpre.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/non
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/1,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 5 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	144 à 3 400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,55/1,79/1,69
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	625/210

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	167
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,9		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AR, antibrouillards, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, ESP, frein de parking électrique, freinage auto d'urgence avec détection piétons et cyclistes, jantes 16 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, rétros et vitres électriques, système multimédia avec écran 8 pouces/Bluetooth/Apple CarPlay et Android Auto/2 prises USB…

Options (€)

Peinture métallisée	550
Pack Navigation	400
Pack City	500

Fiat Panda *En vert et contre tous*

▶ 1.0 Hybrid 70 Pandina — **17 900 €**

Rejet de CO_2 : **122 g/km**	Malus écologique : **150 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Qualité de vie à bord
+ Gabarit pratique
+ Consommation

− Performances sur route
− Manque de dynamisme
− Qualité des matériaux

Panda et 500 partagent désormais le tout nouveau 1.0 "Hybrid". Ce petit trois cylindres Firefly de 70 ch est assisté d'un alterno-démarreur associé à une batterie additionnelle nichée sous le siège conducteur. Comme sur la 500, l'apport de 15 à 20 Nm offre un petit surcroît de tonus bien appréciable à bas régimes, mais il reste plus discret que la régénération au lever de pied. Le frein moteur plus élevé demande alors davantage d'habitude. Cet effet de recharge de la batterie intervient aussi au freinage, mais de façon plus transparente. Le système stop and start évolué permet, lui, de couper le moteur sous les 30 km/h, en arrivant à un feu, à condition de s'être mis au point mort avant. La démarche n'est pas naturelle, mais le redémarrage du petit trois cylindres est incroyablement doux. Fiat annonce un gain de consommation de 1,4 l/100 km par rapport au précédent 1.2 de 69 ch. Dans la vraie vie, il est possible de réduire sa consommation en ville d'une manière plus spectaculaire que sur la route, où le 1.0 atteint davantage ses limites.

Cette version Cross est rebaptisée Pandina. Elle adopte un équipement complet alors que la Grande Panda va arriver.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Difficile pour la Panda de cohabiter avec une citadine aussi sexy que la 500 au sein de la gamme Fiat. Avec ses quatre portes, elle se montre plus pratique que sa petite sœur tout en profitant d'un style aventurier sympa dans cette version Pandina. Ce petit bloc se montre un peu plus sobre, mais reste juste sur route.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	70 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	92 à 3 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	3,69/1,67/1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	225

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	155
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	14,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,6		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 38	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, banquette AR fractionnable 60/40, Bluetooth, clim automatique, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage automatique d'urgence, jantes alliage 16 pouces, mode de conduite City, peinture métalisée vert Rugiada, radar de recul, régulateur/lim. de vitesse, rétros et vitres électriques, sièges AV réglables en hauteur, sellerie spécifique Seaqual, syst. multimédia avec écran tactile Apple CarPlay et Android Auto, prises USB…

Ford Ranger *Hors-norme !*

▶ Raptor 3.0 V6 biturbo — **72 276 €**

Rejet de CO_2 : 315 g/km	Malus écologique : 60 000 €	Puissance fiscale : nc	Garantie : 2 ans, km illimité



Basé sur le nouveau Ford Ranger, le Raptor reçoit une calandre et un kit carrosserie spécifiques. Son prix a augmenté de 3876 € en 2023.

Thermique, plaisant, puissant, performant et tout-terrain, voici les éléments du cahier des charges que Ford a donné à ses ingénieurs pour concevoir le Raptor, déclinaison ultime du Ranger. Moteur ! Au ralenti, la sonorité rauque du V6 biturbo fait frémir. Une légère pression sur l'accélérateur et l'aiguille du compte-tours s'affole. Grâce à la boîte auto 10 vitesses, de franches accélérations collent aux sièges et font oublier le poids de l'engin. La direction reste facile à manipuler malgré les énormes pneus tout-terrain. Sur petites routes, l'agilité du châssis et le freinage puissant incitent à accélérer le rythme. Mais attention, même optimisé, un pick-up reste un pick-up. Dans les grandes courbes, les gros pneumatiques s'écrasent en hurlant sous les 2 454 kg de l'engin. En tout-terrain, le Raptor grimpe et dérape facilement sur n'importe quelles pistes. Jusqu'ici, le Raptor avec sa grande benne était homologué dans la catégorie des camions plateaux et évitait le malus... Ce n'est plus le cas !

+ Agrément et confort
Sonorité du moteur
Style original

− Tarif + malus
Consommation
Gabarit imposant

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1122.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Certes, le Ranger Raptor consomme trop, il est difficile à manœuvrer et la discrétion n'est pas son fort. Mais c'est tout l'esprit de l'engin ! Performant, confortable et rassurant sur la route, il avance de redoutables capacités de franchissement. Hélas, nouvelles normes obligent, ce sera le dernier sous cette forme.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	2 956
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	292 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	491 à 2 300
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA10
Dimensions (L/l/h) (m)	5,36/2,03/1,93
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	nc

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 13,8		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 80	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès/démarrage sans clé, aide parking AV/AR + caméra 360°, antibrouillards, blocage de différentiel AV/AR, Bluetooth, chargeur à induction, clim auto bizone, capteurs pluie/lumin., convertisseur 400 W dans la benne + prise 220 V, ESP, freinage auto d'urgence, jantes alu 17 pouces, lecture des panneaux, phares Matrix + gestion codes/phares auto, régul. de vitesse actif, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV élec., syst. anti-angles morts…

Options (€)

Peinture métallisée	660

Isuzu D-Max *Du gros potentiel*

▶ 1.9 TD 163 Space N60 FF — **47 694 €**

Rejet de CO_2 : 225 g/km	Malus écologique : 60 000 €	Puissance fiscale : 6 CV	Garantie : 5 ans ou 100 000 km



Sur un marché des pick-up malmené par le malus, cette version "cabine étendue" reste exemptée de malus.

Si le précédent D-Max pêchait par un excès de rusticité, celui-ci, d'allure plus moderne, fait preuve d'un certain caractère avec ses feux bi-Led agressifs, son énorme calandre et son bouclier sport. L'ensemble cache un modèle fortement remis au goût du jour : sans atteindre le niveau de confort et d'agrément d'un Ford Ranger, le D-Max passerait presque pour un SUV, avec son agrément correct tant sur les chemins de traverse que sur voies rapides ! Certes avec ses gros pneus, il est bruyant sur autoroute, mais cela reste supportable et l'amortissement absorbe correctement les défauts de la chaussée, pour un pick-up. Son bloc turbo diesel n'est pas des plus discret, mais il se montre assez réactif à l'usage. L'habitacle présente bien, les rangements sont nombreux. Les plastiques sont quant à eux durs et la finition est légère, mais l'ensemble est solide, prêt à subir une utilisation intensive. Enfin, si les équipements de confort sont nombreux et plutôt convaincants, on regrette le système multimédia, d'un autre âge.

+ Agrément en progrès
Très pratique
Excellent baroudeur

− Encombrement
Confort rustique
Tarif élevé + malus !

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Alternative crédible face aux autres pick-up avec sa proue agressive, son comportement en progrès et son équipement complet et à la page, le D-Max peut convaincre. D'autant que dans cette version 4 places avec 2 strapontins arrière, il est exempt de malus. Après, la question à se poser : aurez vous besoin d'une benne ?

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 898
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	163 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	360 à 2 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	5,27/1,84/1,79
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	nc

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	nc
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8,6		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 76	

* Données constructeur.

Équipements de série

8 airbags, écran tactile 9", USBBluetooth, lecteur CD, DVD, DAB+, GPS, start&Stop, régul. de vit. actif, rétros élec. chauff., parebrise athermique,, clim. auto. bizone, siège cond. à 8 réglages élec. + régl. lombaire, sièges AV chauff., blocage méca. du différentiel AR, radars AV/AR + cam. de recul, sellerie cuir, démarrage sans clé, rétro. ext. rabat. électriquement…

Options (€)

Peinture métallisée	612
Peinture blanc nacré	720

Porsche Taycan *Evolution pied au plancher*

Turbo S 952 105 kWh Cross Turismo — **216 692 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **12 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

MODÈLE RESTYLÉ



Elle n'en avait pas vraiment besoin, et pourtant : la Taycan profite de son restylage pour s'offrir une bonne cure de vitamines et optimiser son jeu de jambes dans sa version Cross Turismo Turbo S.

Pour le restylage de la Taycan Cross Turismo, Porsche s'est concentré sur le ramage plutôt que le plumage. Seul un œil d'expert discernera le bouclier avant remanié et le bandeau de feux arrière redessiné. Dans l'habitacle, à part quelques nuances de couleur, rien n'a été modifié. La partie mécanique a reçu en revanche des changements notables. Notre Cross Turismo Turbo S affiche 105 kWh bruts, soit 97 kWh nets au lieu de 84 ! Les moteurs voient ainsi leur puissance augmenter pour passer de 626 à 775 ch, voire… 952 ch avec le Launch Control (ou en utilisant le nouveau bouton Push to Pass) ! Une cavalerie qui doit évidemment être domptée. Aussi,, le châssis profite d'un amortissement pneumatique de série tandis que la suspension Active Ride apparaît sur la liste des options (8154€). Les versions Turbo S bénéficient en outre de série des quatre roues directrices et de la vectorisation du couple sur l'essieu arrière (PTV Plus). Des modifications majeures dont découlent des performances stratosphériques avec un 0 à 100 km/h abattu en 2,5 s et 7,9 s pour atteindre les 200 km/h. Concernant le comportement routier, cette Porsche offre un formidable compromis confort/tenue de route et une direction précise pour optimiser l'agilité. Une sacrée prouesse pour un véhicule pesant 2,3 tonnes à vide ! En pratique, les virages s'enchaînent efficacement sans prise de roulis alors que les nids-de-poule et ralentisseurs sont gommés comme par magie. Tout simplement prodigieux.

+ Performances
Confort/tenue de route
Recharge rapide

− Tarif déraisonnable
Autonomie à surveiller
Lacunes d'équipement

La suspension Active Ride est tout simplement incroyable !

Peu de changement avec le restylage.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1157.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Sportivité et performances sont encore plus sidérantes. L'Active Ride (option) offre un compromis confort/tenue de route digne de la magie noire. Mais ce premier essai n'a révélé aucune amélioration de l'autonomie pour cette Porsche électrique : moins de 400 km, soit bien moins que le chiffre annoncé.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/97
Puissance maxi (ch à tr/mn)	952/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	1110/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA2
Dimensions (L/l/h) (m)	4,97/1,97/1,41
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	402

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	260
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	2,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : nc		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 22	Charge normale/rapide : 11h/18mn	

* Données constructeur.

Équipements de série

8 airbags, aide parking AV/AR + caméra de recul, AFIL active, Bluetooth, clim auto bizone, ESP, freinage auto d'urgence, induction, jantes alliage 21 pouces, lecture panneaux, LED matriciels, pompe à chaleur, régulateur de vitesse, roues AR directrices, sellerie cuir, sièges AV élec, sièges AV/AR chauffants, suspension pneumatique, système multimédia écran tactile/GPS connecté/Apple CarPlay et Android auto/hi-fi Bose/USB-C, vectorisation couple sur train AR, volant chauffant…



Mercedes Classe C All Terrain *L'appel de la route*

▶ 220d — **63 650 €**

Rejet de CO_2 : **130 g/km** | Malus écologique : **310 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Surélevé de 40 mm et doté d'une transmission intégrale, le break Classe C s'offre quelques aptitudes en tout-chemin.

All Terrain chez Mercedes équivaut à Allroad chez Audi. Ici le break Classe C s'offre donc une panoplie de baroudeur... assez discrète mais le châssis est surélevé de 40 mm et la transmission est intégrale. Celle-ci alourdit l'auto mais canalise bien les 440 Nm de couple du 2.0 turbodiesel, qui assisté par une microhybridation, abaisse ses consos à 6,2 / 100 km en moyenne. Pour un break de 2 tonnes, ce n'est pas mal du tout ! Les 66 litres de son réservoir en font un excellent break routier, pour ceux qui apprécient les trajets sans escales. Ses 200 ch n'en font certes pas un sportif accompli, mais ils suffisent largement pour le rendre enjoué. Surtout que l'excellente boîte automatique à neuf rapports lui convient comme un gant. Tout serait presque parfait sans ses grondements roturiers. Sans être aussi dynamique qu'une berline familiale classique, il est en revanche moins emprunté que les SUV auquel il constitue une excellente alternative et tient mieux ses mouvements de caisse, le tout dans un confort correct sans se placer parmi les références du genre.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1101.

+ Consommations / autonomie
Châssis serein
Présentation

– Diesel bruyant
Malus au poids
Tarifs (+ 2 800 €)

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Bien que pénalisé par la taxe au poids et un léger malus, la Mercedes C220d All Terrain constitue une alternative plus dynamique aux SUV familiaux. Elle met en avant son diesel aussi efficace que sobre et son important rayon d'action pour proposer un break routier aux longs cours efficace, mais hélas pas donné.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 993
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	200 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	440 à 1 800
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	4,76 / 1,85 / 1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	495

Performances

Vitesse maxi (km/h)	231
1 000 m D. A. (s)	29,8
0 à 100 km/h (s)	8,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,2		
Ville : 6,9	Route : 6,1	Autoroute : 5,7
Autonomie (km) : 1 064	Capacité réservoir (l) : 66	

Équipements de série

8 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL active, caméra de recul, Bluetooth, clim auto bizone, détect. de pluie/luminosité, hayon électrique, jantes alu 17 pouces, programme offroad, protections carrosserie, régul. de vitesse, rétros életr., sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, surv. angles morts, syst. mult. MBUX avec écran tactile 12,3 pouces, GPS, Android Auto/Apple Carplay, USB…

Options (€)

Peinture métallisée	950

Suzuki Ignis *Propreté urbaine*

▶ 1.2 Dualjet Hybrid Pack — **18 460 €**

Rejet de CO_2 : **114 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



L'Ignis restylé renforce ses aspects baroudeurs avec des sabots de protection et une calandre plus affirmée.

Haute sur pattes, étroite et courte, l'Ignis semble tout droit échappée de Tokyo. Depuis son restylage, la puce dispose de sabots de protection avant et arrière et d'une calandre similaire à celle du mini 4x4 Jimny. Pour consommer moins, le bloc 1.2 renforce son hybridation légère. Sa puissance est alors ramenée de 90 à 83 ch, mais sa seconde batterie voit sa capacité électrique passer de 3 à 10 Ah. Elle permet ainsi de récupérer davantage d'énergie lors des décélérations et freinages, puis d'assister le moteur thermique en cas de besoin. Une aide qui sert davantage à moins solliciter le quatre cylindres pour économiser du carburant qu'à offrir plus de couple, puisque l'apport électrique est absolument imperceptible lors des accélérations. Il faut dire que le petit 1.2 se montre déjà suffisamment à l'aise sur tous les terrains de jeux. Son caractère pétillant permet de prendre la route sans aucun complexe. L'Ignis fait alors preuve d'une belle stabilité, malgré son mètre 61 sous la toise.

▶ Essai non paru.

+ Douceur mécanique
Consommations
Equipement généreux

– Hybridation légère
Direction un peu lourde
Matériaux perfectibles

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'Ignis, c'est d'abord une gueule tout droit sortie du Japon et qui profite du restylage pour affirmer davantage son esprit d'aventure. Derrière sa personnalité forte, elle cache une mécanique encore plus agréable en ville et toujours à son aise sur route qui en font un engin plutôt polyvalent rapporté à sa taille modeste.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 197
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	83 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	107 à 2 800
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	3,70 / 1,66 / 1,61
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	270

Performances

Vitesse maxi (km/h)	145
1 000 m D. A. (s)	34,4
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,6		
Ville : 5,5	Route : 5,2	Autoroute : 6
Autonomie (km) : 32	Capacité réservoir (l) : 571	

Équipements de série

4 airbags, aide au stationnement AR, antibrouillards, alerte de franchissement de ligne, banquette arrière rabattable et coulissante, clim auto, feux de jour à LED, fixations Isofix, jantes alliage 16 pouces, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, système audio avec écran tactile 7 pouces, GPS, Android Auto et Apple CarPlay…

Options (€)

Peinture métallisée	500
Peinture métallisée So' Color	750

Volkswagen Amarok *Un air d'Amérique*

3.0 TDI 240 Aventura — **68 600 €**

Rejet de CO_2 : **265 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Après le succès de la première génération de l'Amarok, Volkswagen prolonge l'expérience avec un nouveau modèle conçu sur la base du Ford Ranger pour diminuer les coûts.

Ce nouvel Amarok reprend tout du Ranger : châssis, moteur, boîte de vitesses ou système d'infodivertissement. Les seules différences sont d'ordre esthétique. Avec un gabarit de 5,35 m de long (+ 9,6 cm), le nouvel opus est un modèle imposant et difficile à manœuvrer en milieu urbain. Heureusement, la position de conduite en hauteur offre une bonne visibilité. Sous le capot de notre modèle d'essai se trouvait un 3.0 V6 "TDI"... d'origine Ford, de 240 ch, couplé à une boîte auto. à dix rapports. L'agrément de conduite est appréciable. Souple à bas régime, volontaire à l'accélération grâce à son couple généreux de 600 Nm et remarquable de discrétion pour un diesel, ce moteur coche toutes les cases pour satisfaire un gros rouleur. Au chapitre confort, l'Amarok s'en tire bien malgré des sautillements sur les déformations de la chaussée. Concernant le comportement routier, l'absence de dynamisme de ce pick-up est flagrante. En dehors du bitume, ses capacités de franchissement sont meilleures que sur la première génération. Le couple important, le blocage de différentiel, le contrôle de vitesse en descente, les différents modes de conduite tout-terrain et la boîte auto. avec gamme courte font des merveilles. À bord, les matériaux, la présentation et la finition sont remarquables. En revanche, côté tarif, l'Amarok est à la peine et devrait vivre une courte carrière en France à cause de son tarif et du malus énorme qu'il doit supporter.

+ Agrément moteur
Capacité tout-terrain
Comportement routier

− Tarif
Confort
Gabarit imposant

Utilitaire pratique, l'Amarok n'en néglige pas moins le confort



Le grand écran tactile regroupe les informations et commandes d'équipements, comme la climatisation.

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Tout comme la première, cette seconde génération d'Amarok est une réussite en offrant une jolie polyvalence. Ses qualités sur la route et hors-bitume, son niveau d'équipement, sa présentation et sa finition à l'intérieur satisfont. Son avenir commercial sera toutefois délicat avec un malus quasi rédhibitoire.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	3 000
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	240 à 3 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	600 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA10
Dimensions (L/l/h) (m)	5,35/1,91/1,89
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	nc

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	31,7
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc/75

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 10,6		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 80	

* Données constructeur.

Équipements de série

Climatisation auto bizone, détecteurs pluie/luminosité, Digital cockpit 12,3 pouces, caméra de recul, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir, système multimédia, phares LED…

Options (€)

Peinture métallisée	650



SUV URBAINS et COMPAC

Il y a encore de la place sur le segment : Captur, Symbioz, Junior, Tucson...

SOMMAIRE

Renault Symbioz E-Tech 145	p. 96, 97
Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid VGT 160 / 1.6 Mjt 130	p. 98
Alfa Romeo Junior 280 ch	p. 99
Audi Q2 35 TFSI 150 / Q3 45 TFSI e	p. 100
BMW X1 sDrive 18i / sDrive20i	p. 101
BMW X1 xDrive 25 e / xDrive 23d	p. 102
BMW iX1 eDrive20 / xDrive30	p. 103
BMW X2 sDrive 20i / eDrive20	p. 104
Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech 110	p. 105
Citroën C5 Aircross Hybrid 136 ch / Hyb. 225	p. 105 / 106
DS 3 e-Tense 156	p. 106
Dacia Duster Eco-G 100 / TCe 130 / Hyb. 140	p. 107 / 108 / 109
Fiat 600e 156 ch / 54 kWh	p. 110
Ford Puma 1.0 Flexifuel 125 / Explorer 340 ch	p. 110 / 111
Honda HR-V e:HEV 131 / e:Ny1 204 ch	p. 112
Honda Z-RV 2.0 i-MMD 184 ch	p. 113
Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 Hybrid 48 V	p. 113
Hyundai Kona Hybrid 141 / EV 48,4 kWh 156	p. 114
Hyundai Tucson 1.6 T-GDI Hybrid 215 ch	p. 115
Hyundai Kona EV 217 ch	p. 116
Jaguar E-Pace P300e	p. 116
Jeep Avenger Électrique 156 ch / 1.2 Turbo T3 Hyb.	p. 117
Jeep Renegade 1.5 Turbo / Compass 4xe PHEV 190	p. 118
Kia Stonic 1.0 T-GDi MHEV 100	p. 119
Kia Niro 1.6 T-GDI Hybride 141	p. 119
Kia Niro 1.6 Hybride Rech. 183 / Niro EV 204	p. 120
Kia Sportage 1.6 CRDi 136	p. 121
Land Rover Evoque P200 Flexfuel	p. 121
Lexus LBX 1.5 Hybrid 136	p. 122
Lynk&Co 01 1.5 PHEV 261	p. 122
MG ZS 1.0 T-GDi 111 ch / 70 kWh EV 156 ch	p. 123
Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV	p. 124
Mercedes EQA 250+	p. 124
Mini Countryman C 170 ch / SE All4	p. 125
Mitsubishi ASX HEV 143 / Eclipse Cross PHEV 203	p. 126
Nissan Juke Hybrid 143 ch	p. 127
Nissan Qashqai e-Power 190 ch	p. 128
Opel Crossland 1.2 t 130 / Mokka 50 kW 136 Elec.	p. 129
Opel Grandland 1.2 Turbo 130 / 1.5 Hybrid 136	p. 130
Peugeot 3008 Hybrid 136 ch e-DCS6	p. 131
Peugeot E-2008 156 ch / E-3008 PHEV 210 ch	p. 132
Renault Captur E-Tech Full Hybrid 145 ch	p. 133
Renault Scénic E-Tech EV87 220 ch / 87 kWh	p. 134
Renault Arkana E-Tech Full Hybrid 145 ch	p. 134
Renault Austral E-Tech Full Hyb. 200 / Mild Hyb. 160	p. 135
Seat Arona 1.0 EcoTSI 115 / Ateca 1.5 TSI 150	p. 136
Seres 3 120 kW	p. 137
Skoda Kamiq 1.5 TSI 150 / Karoq 1.5 TSI 150	p. 137 / 138
Smart #1 66 kW / #3 66 kWh	p. 138 / 139
Suzuki Vitara 1.5 Hybrid 115	p. 139
Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid 115 ch 4x2	p. 140
Toyota Yaris Cross 116h / 130h	p. 140 / 141
Toyota C-HR Hybride 140	p. 141
Toyota C-HR 2.0 Hybrid 200 / 2.0 Plug-in Hybrid 225	p. 142
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI 95 / T-Roc 1.0 TSI 116	p. 143
Volkswagen Taigo 1.0 TSI 116 / Taigo 1.5 TSI 150	p. 144
Volkswagen Tiguan 1.5 eTSI 150 / 2.0 TDI 150	p. 145
Volvo EX30 272 ch Ultra	p. 146
Volvo XC40 B3 163 ch	p. 146
Volvo EX40 252	p. 147
Volvo EC40 238 ch / 67 kWh	p. 147

Renault Symbioz

Le nouveau Scénic, c'est lui !

▶ E-Tech 145 Iconic			37 900 €
Rejet de CO_2 : **105 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**

Après l'Austral, le Scénic, l'Espace, le Rafale, l'Arkana et le Captur restylés, Renault agrandit encore sa gamme de SUV avec le Symbioz, septième de la famille et annonce un modèle compact, pratique, accessible, abordable et économique.

Depuis l'avènement des SUV, certaines familles sont devenues très nombreuses au sein des constructeurs. En dévoilant son dernier-né baptisé Symbioz, Renault présente ainsi son septième SUV ! Une prolifération qui impose à l'évidence une mise au point pour s'y retrouver. Avec ses 4,42 m de long, le Symbioz est un grand Captur (4,24 m) ou un petit… Austral (4,51 m). Nous préférerons la première description, le nouveau venu empruntant le châssis allongé mais à l'empattement identique au premier (et donc à la Clio). Il en reprend aussi les motorisations, à commencer par l'ensemble hybride auto-rechargeable de 145 ch du jour. De fait, le Symbioz est également, en quelque sorte, un Arkana (4,57 m) pas coupé. Pas du tout même, puisqu'il exhibe une poupe bien carrée pour privilégier l'habitabilité et la garde au toit. Mais, la définition qui lui convient le mieux est peut-être aussi celle de Scénic (4,47 m) thermique ! Dans les esprits, le monospace star des années 2000 n'a plus réellement de descendance. Devenu SUV 100 % électrique, il n'a plus de Scénic que le nom ! Surtout, il n'en a plus du tout les tarifs abordables. Pas plus que l'Austral, plus grand et donc plus cher. Une nouvelle gamme donc mais qui ne perd pas l'esprit de famille et le sens pratique chers à Renault. Ainsi, l'habitabilité pour les passagers arrière est convenable surtout pour l'espace aux jambes. L'installation de trois personnes est plus difficile au niveau de la largeur d'épaules en raison des cotes étroites de la plate-forme issues du Captur. Le coffre est aussi satisfaisant grâce à un volume oscillant entre 480 et 610 dm^3 en raison de la banquette coulissante. Un bon point pour la modularité si chère aux familles. À l'avant, sans surprise, le nouveau venu dispose de l'incontournable écran afin d'afficher une présentation proche de celle des autres membres de la tribu Renault. Mais tout est bien pensé, l'ergonomie des commandes est simple et certaines d'entre elles sont encore directes, permettant de trouver ses marques rapidement. La tablette verticale de l'OpenR

Le Symbioz se distingue par son confort et sa consommation

+ Consommation
Confort
Comportement serein

− Pas de mode manuel
Ambiance fade
Pas sensationnel



Attention aux appuie-tête arrière qui obstruent la visibilité dans le rétroviseur. Les caméras ne peuvent pas tout.



Link n'épate plus autant qu'à ses débuts, mais le système multimédia qu'elle supporte reste l'un des plus faciles à appréhender du marché. Avec sa vocation familiale, il ne faut pas s'attendre au plein de sensations derrière le volant. Cependant, le Symbioz se révèle sain et serein à manier, ce qui est essentiel. Sous le capot se trouve le 4 cylindres 1,6 l de 94 ch accouplé à deux moteurs électriques (un de 49 ch alimenté par une batterie de 1,3 kWh et un alterno-démarreur de 20 ch). Cet ensemble est secondé par une boîte de vitesses multimode à crabots et s'avère suffisant pour le quotidien. De toute façon, inutile de vouloir jouer les conducteurs sportifs sous peine de trouver rapidement les limites de la transmission. Douce, progressive, cette dernière, unique en son genre dans sa technicité et dont Renault est assez fier, se rapproche davantage dans le ressenti qu'elle offre d'une boîte à variation continue que d'une double embrayage, par exemple.

Le Symbioz s'intercale entre le Captur et l'Austral et devient le pendant thermique du Scénic en moins cher.

Dans l'habitacle, l'ergonomie est bien pensée, l'espace généreux et les rangements suffisamment nombreux.

Au final, l'ensemble mécanique est cohérent, mais un peu placide. Le Symbioz s'apprécie bien plus pour son bon confort de roulage, notamment durant les phases en tout électrique, comme en ville grâce à son insonorisation plus aboutie que celle du Captur. La consommation moyenne affiche également une valeur raisonnable avec 5,9 l/100 km, selon nos mesures. En ville, où son gabarit encore assez contenu lui permet d'évoluer aisément, le Symbioz se contente même de 5,1 l/100 km. Faute de surprendre, le dernier SUV Renault apporte de bonnes nouvelles pour le portemonnaie…



▶ Essai paru dans l'AJ n° 1165.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Renault Symbioz ne crée pas la surprise mais la clientèle familiale visée devrait trouver son compte. Il est en effet cohérent et avance de bons atouts: habitacle bien conçu, comportement sans souci, mécanique économique et rapport prix/équipement attractif. Du moins en 2025, avec d'autres motorisations plus abordables.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 598 / non
Batterie / Capacité (kWh)	li-ion / 1,3
Puissance maxi (ch à tr/mn)	145 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	148 à 3 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,42 / 1,80 / 1,58
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	480

Performances

Vitesse maxi (km/h)	160
1 000 m D. A. (s)	32,8
0 à 100 km/h (s)	10,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,9		
Ville : 5,1	Route : 6,3	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 813	Capacité réservoir (l) : 48	

Équipements de série

6 airbags, AFIL, caméra 360°, clim auto, conduite autonome niveau 2, hayon électrique, induction, instrumentation numérique, jantes 19 pouces, lecture panneaux + préco vitesse, phares full LED, surveillance angles morts/trafic AR/somnolence, système multimédia tactile 10,4 pouces/GPS/comm. vocale/Apple CarPlay/USB…

Options (€)

Pack Extended Grip	400
Peinture métallisée	750
Système audio sup.	1 000
Toit panoramique opacifiant	1 500

Alfa Romeo Tonale *Jouer des coudes*

1.5 Hybrid VGT 160 Veloce — **48 700 €**

Rejet de CO_2 : **130 g/km**	Malus écologique : **310 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **5 ans ou 200 000 km**



Imaginé avant la fusion avec PSA, le Tonale est un produit 100 % FCA (Fiat-Chrysler). S'il reprend la plateforme du Jeep Compass, quelques réglages lui permettent d'afficher un comportement plus dynamique. Le différentiel autobloquant électronique et l'amortissement piloté (de série sur la finition Veloce), font le reste. Seul hic, on retrouve la direction électrique trop assistée, qui peut rendre l'expérience de conduite assez artificielle, et un confort un brin trop ferme. Si le Tonale est disponible dans une version hybride rechargeable, il reçoit ici un 4 cylindres turbo essence 1.5 de 160 ch couplé à une micro-hybridation pour rouler quelques mètres en 100 % électrique. Au final, ce moteur ne dégage aucune émotion, mais fait le job avec des consommations annoncées mesurées. À bord, siège enveloppant, position de conduite agréable, bonne prise en main des instruments : tout est évident derrière le volant. Notons enfin que ce Tonale est garanti 5 ans ou 200 000 km, une première pour un constructeur européen.

Le Tonale repose sur la même plateforme que le Jeep Compass. Il est fabriqué en Italie.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1109.**

+ Comportement routier
Garantie 5 ans
Ambiance générale

– Confort
Moteur léger
Prix (+ 3 000 €)

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Difficile de marquer les esprits lorsqu'on se fait autant attendre et, surtout, quand on arrive sur un marché, celui des SUV compacts, ultra congestionné. S'il ne révolutionne pas le genre, il n'empêche que l'Alfa Romeo Tonale a quelques atouts pour se faire une place au soleil et redonner des couleurs à la marque.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 469
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	160 à 5 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,53/1,85/1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	500

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,7		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **55**	

* Données constructeur.

Équipements de série

8 airbags, accès et dém. sans clé, aide au parking AV/AR, cam. à 360°, clim. auto., détecteurs pluie/luminosité, frein. auto., jantes alliage 20", phares LED, réglage des modes de conduite via DNA, régulateur adaptatif, suspension pilotée, syst. nav., Android Auto et Apple CarPlay…

Options (€)

Pack Conduite autonome	550
Pack Hiver	500
Pack Cuir (sellerie cuir + sièges AV élec. et chauffants)	1 650

Alfa Romeo Tonale *La meilleure combinaison*

1.6 Multijet 130 Sprint — **41 700 €**

Rejet de CO_2 : **155 g/km**	Malus écologique : **3 119 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Ici doté d'un 4 cylindres diesel, le Tonale se montre peu discret au démarrage avec une sonorité sourde typique. Quelques vibrations remontent également dans l'habitacle mais rien de franchement désagréable. À l'inverse, sa douceur d'utilisation fait pâlir les motorisations hybrides disponibles au catalogue. Ici, les vitesses montent et descendent sans accroc. Seuls le manque de tonicité et la lenteur de la boîte chagrinent lors des relances express. Sur la route, le châssis du Tonale montre ses qualités. Le comportement routier est ainsi très plaisant notamment sur les petites portions sinueuses. Le train arrière est stable et l'avant n'est pas débordé par les 320 Nm de couple. Sympathique mais ce caractère entame un peu le confort à cause de la raideur des suspensions. La consommation, enfin, reste mesurée avec 6,6 l/100 km. Au sein de l'habitacle, les habitués d'Alfa Romeo seront ravis en trouvant une belle planche de bord, moderne et bien construite. La commande de boîte fait en revanche un peu cheap à l'heure des leviers à commande électrique.

Pourtant récent, le Tonale apparaît classique avec l'arrivée du petit frère Junior.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1154.**

+ Consommation mesurée
Comportement routier
Présentation

– Confort
Performances
Tarif (+ 1 700 €)

NOTRE AVIS ★★★★☆

Malgré ses performances quelconques, ce Tonale Diesel n'est pas déplaisant et surtout pas inintéressant pour les gros rouleurs. Mais pour bien faire, il doit encore progresser en confort de suspension. De plus, son look réussit une bonne synthèse entre silhouette de SUV et ADN esthétique de la marque.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,53/1,85/1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	430

Performances

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	34,2
0 à 100 km/h (s)	12
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	12,6
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,6		
Ville : **6,5**	Route : **6,6**	Autoroute : **6,7**
Autonomie (km) : **833**	Capacité réservoir (l) : **55**	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, AFIL, caméra de recul, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, full LED, induction, jantes alu 18 pouces, lecture panneaux, régulateur vitesse adaptatif, système multimédia écran tactile 10,2 pouces/CarPlay/GPS/USB…

Options (€)

Jantes 19 pouces	1 000
Pack Executive Diesel	2 000
Peinture métallisée	980

Alfa Romeo Junior *Sous tension*

280 ch Veloce — **46 900 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**

NOUVEAU MODÈLE



Avec le Junior, Alfa Romeo espère attirer une nouvelle clientèle pour booster ses ventes. Ce petit SUV mise ainsi sur le « cuore sportivo », notamment dans cette version 100 % électrique de 280 ch.

Au temps de la splendeur des 147 et 156, Alfa Romeo commercialisait environ 200 000 véhicules en Europe. Malheureusement à vouloir trop monter en gamme et négliger ses fondamentaux, la marque milanaise s'est pris les pieds dans le tapis et ses immatriculations ont chuté à 26 000 en 2021 ! Le Tonale a pu partiellement stopper l'hémorragie mais les résultats restent pâles. Le nouveau Junior doit donc réussir. Et pour optimiser ses chances et réduire les coûts, Alfa a puisé dans la banque d'organes de Stellantis. Le SUV citadin repose ainsi sur la plateforme CMP utilisée par les DS 3, Opel Mokka, Fiat 600, Jeep Avenger et Peugeot 2008 et dispose d'une incontournable variante à batterie de 280 ch baptisée Veloce. Histoire de la marque oblige ! Concernant le comportement routier, le Junior dispose d'un différentiel autobloquant mécanique, d'une crémaillère de direction recalibrée, d'une suspension rabaissée et de barres antiroulis raffermies. Toute la panoplie d'une petite GTI. Et le résultat se montre à la hauteur, avec un comportement enjoué. La direction très incisive autorise des changements de cap d'une flexion des poignets et le train arrière n'hésite pas à resserrer la trajectoire au lever de pied. La puissance et le couple passent parfaitement au sol grâce à un autobloquant discret mais efficace. Mais au-delà de ce bilan flatteur, le Junior pêche au niveau de l'autonomie en affichant 360 km, soit à coup sûr moins de 300 km dans la réalité.

+ Comportement agile
Performances
Equipements de série

− Autonomie
Finition
Tarif élevé

Dynamique et efficace, l'Alfa Junior Veloce donne le sourire



L'instrumentation, numérique comme il se doit, se montre claire et lisible. L'écran tactile est intuitif.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1163.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'Alfa Romeo Junior Veloce offre un caractère dynamique et réjouissant, sans sacrifier pour autant le confort. Mais malheureusement, il s'affiche à un tarif élevé en dépit de ses lacunes d'équipement, de son habitabilité trop juste, de sa finition quelconque ou encore de sa trop modeste batterie. Dommage.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	-/-
Batterie / Capacité (kWh)	Lithuim-ion / 54
Puissance maxi (ch à tr/mn)	280 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	345 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,17 / 1,78 / 1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	400

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : nc		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : nc	Charge normale/rapide : 5h45 / 27 mn	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, aide parking AR, banquette 2/3-1/3, clim auto, détection fatigue, freinage urgence, jantes alliage 20 pouces, phares 100 % LED, plancher de coffre mobile, régulateur adaptatif, siège conducteur chauffant, électrique et massant, système multimédia avec écran tactile 10,25 pouces/Apple CarPlay et Android auto/radio DAB 4 HP, vitres AR surteintées…

Options (€)

Pack Sport	2 500
Pack Techno	2 500



Audi Q2 *Intéressant mais cher*

▶ 35 TFSI 150 Design — **37 520 €**

Rejet de CO_2 : **138 g/km**	Malus écologique : **818 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Arrivé en 2016, restylé légèrement en 2020, le Q2 a encore de l'allure.

Tout juste restylé, le séduisant Q2 évolue peu à l'oeil (prises d'air légèrement redessinées, calandre subtilement abaissée, regard à peine modifié... et presque rien dans l'habitacle). En réalité, Audi mise davantage sur l'agrément routier. Et sur ce point, le SUV urbain allemand marque des points. L'association entre le moteur essence 1.5 TFSI de 150 ch et la boîte DSG à double embrayage est une réussite. La conduite s'effectue en souplesse et l'ambiance à bord s'avère feutrée grâce à un moteur particulièrement discret. Mais ne le qualifiez pas pour autant de mollasson. Le Q2 réjouit également par son dynamisme, avec une direction plus consistante que celle de ses cousins et davantage d'agilité. Appréciable mais pour en profiter, il faudra aussi savoir encaisser un confort plus ferme. Et pour continuer sur les bémols, sachez que la consommation du 4 cylindres est légèrement supérieure à la moyenne avec 7,4 l/100 km. Enfin et malheureusement comme d'habitude chez Audi, le Q2 perd de son attrait à cause d'un déplorable rapport prix/équipement.

+ Agrément de conduite
Finition
Direction

− Tarif excessif (+ 550 €)
Consommation
Confort

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Dans la catégorie des SUV urbains, l'Audi Q2 figure assurément comme un choix plus que valable. La qualité de finition et l'agrément de conduite sont en effet sans reproches. Mais, attention, Audi, marque premium oblige, fait payer ses qualités au prix fort... surtout si l'on pioche abondamment dans la liste des options.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 498
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1 850
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,20/1,80/1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	396

Performances

Vitesse maxi (km/h)	204
1 000 m D. A. (s)	30,9
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc/62

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7.4

Ville : **8**	Route : **7,1**	Autoroute : **7,1**
Autonomie (km) : **675**	Capacité réservoir (l) : **50**	

Équipements de série

6 airbags, ABS, AFU, ESP, antibrouillards, détection de sous-gonflage, fixations Isofix, freinage auto d'urgence, capteurs pluie et luminosité, phares à LED, régulateur/limiteur de vitesse, Bluetooth, climatisation auto, écran tactile, jantes alu, ordinateur de bord, vitres AV/AR électriques, volant multifonction…

Options (€)

Accès et démarrage mains-libres	445
Lecture des panneaux	245
Hayon électrique	550
Toit ouvrant panoramique	1 175

Audi Q3 *Opération mains propres*

▶ 45 TFSI e S line — **53 080 €**

Rejet de CO_2 : **46 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Disponible sur les stocks restants, cette version hybride rechargeable quitte le catalogue au moins jusqu'au prochain restylage.

D'une capacité de 13 kWh et nichée sous le coffre, la batterie de l'Audi Q3 45 TFSI e promet de rouler en mode furtif pendant 51 km. À l'usage, le petit jeu dure une trentaine de kilomètres, à condition de ne pas abuser des 130 km/h autorisés par la propulsion silencieuse! Le SUV compact aux anneaux devient alors une véritable crème dont l'ambiance intérieure flatte son propriétaire. La douceur de conduite fait merveille et s'accorde parfaitement à une direction légère. Avec l'option amortissement piloté, le confort atteint transforme ce Q3 en havre de paix. Une fois la batterie (pratiquement) vidée, son 1.4 turbo essence se réveille en douceur et fonctionne en mode hybride. Les transitions entre l'assistance thermique et électrique se font de manière pratiquement imperceptible et sans le moindre à-coup, mais les consommations grimpent en flèche. En outre, les 245 ch et 400 Nm de couple cumulés sur le papier mettent à mal la motricité de cette simple traction et sont bien plus présents, une fois la batterie chargée que déchargée.

+ Douceur de conduite
Ergonomie
Qualité de fabrication

− Autonomie électrique
Consommations
Volume de coffre

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1083.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Dans sa version hybride rechargeable, le Q3 fait preuve d'une belle douceur et répond à une demande croissante. Sauf que ses prestations n'ont rien d'exceptionnelles dans sa catégorie. Son autonomie en tout électrique est limitée, ses consommations sont plutôt élevées en mode hybride et son volume de coffre est amputé par la batterie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 395/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/13
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 000[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 550[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,49/1,85/1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	405

[1] + 110 ch élec. pour 245 ch en cumulés. [2] + 330 Nm élec. pour 400 Nm en cumulés.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	29,4
0 à 100 km/h (s)	7,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,8
Freinage 90/130 km/h (m)	33/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,6

Ville : **8,6**	Route : **8**	Autoroute : **9,2**
Autonomie (km) : **523**	Capacité réservoir (l) : **45**	

Équipements de série

6 airbags, AFIL, Bluetooth, clim auto bizone, capteur pluie/luminosité, cockpit numérique 10,25 pouce, jantes alliage 18 pouces, phares à LED, régul./limit. de vitesse, sellerie tissu/simili cuir, sièges AV sport, susp. pneumatique adaptative, syst. multimédia + écran tactile 8,8 pouces, GPS, prise USB…

Options (€)

Amortissement piloté	850
Hayon électrique	550

BMW X1 *Sur tous les tableaux*

sDrive 18i xLine — **47 050 €**

Rejet de CO_2 : **149 g/km**	Malus écologique : **2 049 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Confort/tenue de route
+ Agrément mécanique
+ Espace à bord et modularité

− Ergonomie discutable
− Tarif indigeste (+ 2 700 €)
− Trop d'options

Abouti, le X1 III est de moins en moins compact mais encore plus vaste et pratique à bord, pour les passagers comme pour leurs bagages. La banquette coulissante optionnelle (c'est mesquin...) est pratique même si le coffre reste l'un des plus volumineux et des plus faciles à charger de sa catégorie. Le modeste 3 cylindres essence se révèle si vaillant qu'il arrive parfois à déborder le train avant sur le mouillé dans cette version traction. Il se montre par ailleurs sobre et sait rester discret, le silence n'étant guère troublé que par quelques bruits aérodynamiques autour des rétroviseurs sur autoroute. Suspension légèrement souple pour préserver le confort au prix d'une saine dose de roulis, direction précise quoique pas très bavarde, le nouveau X1 a des arguments pour séduire aussi bien le conducteur que ses passagers. L'inédite présentation intérieure propose une instrumentation peu lisible et une nouvelle ergonomie tout-tactile en nette régression. Côté tarifs, BMW n'y va pas de main morte mais, avec une synthèse aussi aboutie, pourquoi se priver.

Difficile de distinguer ce nouvel X1 de sa variante inédite et 100 % électrique iX1 qui a débarqué.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1119.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Habitabilité, confort, dynamisme, qualité perçue, le nouveau BMW X1 collectionne les talents mais pêche sur l'ergonomie, qui demandera un temps d'apprentissage pour s'y retrouver dans les écrans et/ou se faire obéir des commandes vocales. Si cela ne vous rebute pas, alors le X1 peut légitimement être considéré comme une référence.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 4 400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,50/1,85/1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	516/623[1]

[1] Banquette coulissante avancée/reculée.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	196
1 000 m D. A. (s)	31
0 à 100 km/h (s)	9,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7		
Ville : **7.7**	Route : **6.9**	Autoroute : **6.3**
Autonomie (km) : **642**	Capacité réservoir (l) : **45**	

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR, cam. de recul, instrum. num., phares full LED, jantes alliage 18 pouces…

Options (€)

Banquette coulissante	310
Sièges AV électriques	960
Sièges AV chauffants	360
Conduite autonome niveau 2	1 950
Toit ouvrant électrique	1 290
Jantes alliage 20 pouces	1 950

BMW X1 *La bonne formule*

sDrive20i 170 ch xLine — **48 050 €**

Rejet de CO_2 : **132 g/km**	Malus écologique : **360 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Performances
+ Consommation
+ Qualité de présentation

− Tarif
− Habitabilité
− Suspensions trépidantes

Avec ses 170 ch, le X1 sait faire parler la poudre, surtout en reprise. Le châssis ménage aussi une certaine agilité, mais au prix de trépidations des suspensions qui nuisent au confort. Le pétillant 3 cylindres parvient même à mettre à mal la motricité, ce qui génère des remontées dans la colonne de direction, car oui, il s'agit d'une traction. À bord, ce X1 est moderne et bien construit. Mais en habitabilité, il a quelques lacunes. La largeur aux épaules, à l'avant ou à l'arrière, est un peu chiche, comme le volume du coffre. La modularité se montre en revanche suffisante grâce à la banquette coulissante. En matière d'ergonomie, la qualité des écrans est exemplaire. Niveau tarif, le X1 n'est pas donné, mais sa puissance le positionne au-dessus de la mêlée. Tout comme la qualité de la présentation. Surtout, BMW prouve encore une fois sa supériorité sur la concurrence concernant la maîtrise de la consommation. Avec 6,3 l/100 km, le X1 se révèle très économique. Pensez à cocher l'option "gros réservoir" (54 l au lieu de 45 l) pour seulement 55 €.

Le X1 expédie le 90 à 130 km/h en Drive en seulement 8,2 s.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1159.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce X1 se distingue surtout grâce à sa mécanique qui lui procure de belles performances tout en soignant la consommation. À ce titre, la boîte DKG à double embrayage contribue à cette efficience. Si son amortissement manque de confort et que ses tarifs sont salés, son succès en seconde main permet de très bien maintenir sa cote.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence[1]
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 499/non
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/0,86
Puissance maxi (ch à tr/mn)	170/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,5/1,85/1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	466[2]

[1] Moteur élec. : **19 ch et 55 Nm.** [2] **Jusqu'à 573 dm³, selon la position de la banquette arrière.**

Performances

Vitesse maxi (km/h)	209
1 000 m D. A. (s)	29,6
0 à 100 km/h (s)	8,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,2
Freinage 90/130 km/h (m)	31/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,3		
Ville : **5,5**	Route : **7,1**	Autoroute : **6,3**
Autonomie (km) : **714**	Capacité réservoir (l) : **45[1]**	

[1] 54 l en option pour 857 km d'autonomie.

Équipements de série

Feux à LED, hayon élec., GPS, clim. auto. bizone, banquette AR fraction. (40/20/40) avec réglage de l'inclinaison du dossier, aides à la conduite, radars de parking et cam.de recul, régul. de vit., sellerie simili perforée, volant en cuir, jantes alliage 18 pouces…

Options (€)

Siège AV sport	510
Système Hi-Fi Harman Kardon	810
Toit ouvrant panoramique	1 260

BMW X1 *De nouveau dans la course*

xDrive 25 e xLine — **58 350 €**

Rejet de CO_2 : **16 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Extérieurement, le X1 hybride rechargeable ne se distingue pas des versions 100 % thermiques. Cette version a déjà augmenté de 1 460 €.

Cette version hybride rechargeable a progressé par rapport à celle de l'ancienne génération proposant désormais jusqu'à 68 km d'autonomie sans enclencher le 3-cylindres essence. Avec 245 ch cumulés, ce X1 est proposé en traction intégrale, offrant un niveau de polyvalence assez remarquable dans ce segment, en dépit de son poids. Il distille au conducteur des sensations de conduite assez aiguisées, bien en adéquation avec les valeurs de la marque bavaroise. Ainsi équipé, le X1 permet une consommation relativement maîtrisée de 7,1 l/100 km. Nous ne sommes toujours pas dans les traces d'un moteur diesel équivalent, mais on s'en rapproche quelque peu. La vie à bord est aussi très agréable avec un choix volontaire de la part de BMW de limiter le nombre de boutons sur la planche de bord et sur le volant. Cela déroute un peu, mais on finit par s'y faire. Question habitabilité, le coffre propose un volume de 477 dm³, une valeur très satisfaisante pour un modèle hybride rechargeable.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1131.**

+ Autonomie
Agrément de conduite
Consommations honorables

– Niveau d'équipements
Freinage moyen
Choix ergonomiques

NOTRE AVIS ★★★★☆

La nouvelle génération du X1, surtout dans cette version hybride rechargeable de 245 ch cumulés, se révèle très fréquentable en termes d'agrément de conduite et de consommation. Mais comme d'habitude chez BMW, cela pique un peu question portefeuille avec une politique d'options encore trop importante.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 499/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/16,3
Puissance maxi (ch à tr/mn)	245/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	450/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,50/1,85/1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	477

Performances

Vitesse maxi (km/h)	190
1 000 m D. A. (s)	27,2
0 à 100 km/h (s)	6,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,8
Freinage 90/130 km/h (m)	33/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,1		
Ville : **7,8**	Route : **6,3**	Autoroute : **7,3**
Autonomie (km) : **661**	Capacité réservoir (l) : **47**	

Équipements de série

AFIL, aide au parking AV/AR, Bluetooth, climatisation auto. bizone, cam. recul, détec. pluie/lumin., LED, régul./lim. vit., syst. multimédia, jantes alliage…

Options (€)

Cond. semi-autonome	2 000
Toit panoramique	1 260
Peinture métallisée	890

BMW X1 *Le baroud d'honneur du diesel ?*

xDrive 23d M Sport — **56 400 €**

Rejet de CO_2 : **125 g/km**	Malus écologique : **100 €**	Puissance fiscale : **11 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Malgré ses quatre roues motrices et presque 1 800 kg, ce X1 23d consomme moins de 6 l/100 km. Déjà 1 600 € d'augmentation pour cette version.

Le dernier X1 ne renie pas le précédent et le style, plus musclé, se reconnaît bien. À bord, la présentation cède aux sirènes du tout numérique avec des dalles accolées. La console centrale flottante déroute par l'absence de molette rotative: tout passe désormais par l'écran tactile. Côté habitabilité, il reconduit (310 € en option) la banquette coulissante mais la batterie du système 48V grève le coffre de 50 dm³. Malgré ces changements, les fans retrouveront leurs marques: position idéale, volant M Sport à jante épaisse… Sur la route, le dynamisme du X1 saute aux yeux grâce à une direction très directe et une suspension ferme. Cela s'accompagne de bonnes relances grâce à un couple élevé. Attention à ne pas trop en demander, ses tendances sous-vireuses ressortent rapidement. Ajoutez à cela une sobriété record pour un SUV équipé d'une transmission intégrale et vous obtenez un sérieux client face aux hybrides rechargeables. Onéreux de base, le X1 23d demande de remettre la main à la poche pour disposer d'équipements en série chez d'autres.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1125.**

+ Consommations contenues
Agrément de conduite
Espace à bord

– Politique des options
Suspensions fermes
Tout tactile

NOTRE AVIS ★★★★☆

Malgré ses attributs de BMW moderne, ce X1 se montre à la fois amusant à conduire et peut compter sur un moteur diesel sobre en toute circonstance, même en présence d'une transmission intégrale. Cela permet à la marque de minimiser le plus possible le malus. De quoi redorer le blason de cette motorisation tant décriée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	211 à 4 000[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 500[2]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,50/1,85/1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	466/573[3]

[1] Dont 19 ch élec. [2] Dont 55 Nm élec. [3] Banquette coulissante.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	225[1]
1 000 m D. A. (s)	29,1
0 à 100 km/h (s)	8,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

[1] Donnée constructeur.

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,6		
Ville : **6,2**	Route : **5,2**	Autoroute : **5,3**
Autonomie (km) : **803**	Capacité réservoir (l) : **50**	

Équipements de série

6 airbags, banq. rabat. 40/20/40, cam. de recul, clim auto bizone, capt. pluie/lum., jantes 18", freinage auto d'urgence, compt. num., phares 100 % LED, régul. de vit., rétros ext. élect. et rabat., susp. Sport adapt., écran tactile 10,25"/GPS/Android Auto et Apple CarPlay…

Options (€)

Conduite semi-auto	800
Peinture métallisée	890

BMW iX1 *Le bonus pour credo*

eDrive20 204 ch / 66,5 kWh — **46 950 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4000 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**[1]

[1] Batterie : 8 ans ou 160 000 km.



Le iX1 se démarque extérieurement du X1 par sa calandre pleine.

Pour bénéficier du bonus de 4000 €, BMW introduit le iX1 avec cette version d'entrée de gamme eDrive20 avec 204 ch couplés à une petite batterie de 66,5 kWh bruts, à partir de 46 950 €... mais la liste des options est longue. Plutôt pataud, ce X1 électrique n'affiche pas le dynamisme de ses homologues thermiques. En revanche, le confort de l'amortissement est préservé et il isole bien des inégalités. La position de conduite est, elle aussi, sans reproche. Dommage que le châssis ne soit pas plus agile. D'autant que les performances sont au rendez-vous. L'ambiance à bord se veut quant à elle moderne. L'écran incurvé du poste de pilotage se montre très lisible grâce à sa taille et les menus du système multimédia sont logiques. De plus, les passagers arrière disposent d'assez de place pour être bien installés. Autre point positif, l'insonorisation très soignée. Enfin, l'examen attentif des consommations révèle que le BMW est sobre. Dommage que cette efficience ne se traduise pas par une meilleure autonomie moyenne...

+ Consommation
Présentation intérieure
Option chargeur 22 kW

– Petite batterie
Comportement placide
Habitabilité arrière

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1153.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le iX1 propose d'excellentes consommations, mais sa petite batterie, suffisante pour le quotidien, ne lui permet pas de longs trajets autoroutiers. Pour le reste, l'iX1 se montre homogène, même s'il déçoit en matière d'agrément de conduite. La vie à bord constituant un point fort, alors que ses tarifs sont dans la moyenne.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 66,5
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,50 / 1,85 / 1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	477

Performances

Vitesse maxi (km/h)	169
1000 m D. A. (s)	30,1
0 à 100 km/h (s)	8,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,4
Freinage 90/130 km/h (m)	33/66

Autonomie

Moyenne (km) : 355		
Ville : 370	Route : 410	Autoroute : 295
Conso. (kWh/100 km) : 18,3	Charge normale/rapide : 34 h / 29 mn[1]	

[1] Charge rapide en DC (courant continu) : **donnée constructeur, de 20 à 80%.**

Équipements de série

7 airbags, aide park. AV/AR, cam. recul, clim. auto., dét. pluie/lum., frein. auto urg., induction, instr. num., jantes alliage 17 pouces …

Options (€)

Peinture métallisée	950
Toit ouvrant	1 260
Sellerie cuir	1 950

BMW iX1 *Conversion électrique réussie*

xDrive30 M Sport — **60 850 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Extérieurement, (quasiment) rien ne distingue l'iX1 du X1.

Variante sur batteries du dernier X1, l'iX1 repose sur la version quatre roues motrices xDrive30 développant 313 ch au moyen de deux machines électriques animant chacune un essieu (batterie de 64,7 kWh). Réglé avec une prédominance dévolue au train arrière, le SUV offre une belle agilité, affiche une tendance joyeuse à resserrer la trajectoire au lever de pied et une capacité à « tourner à l'accélérateur » très typique. Un tempérament fort et assumé qui se retrouve au niveau des performances. Très franche, la réponse à l'accélérateur immédiate inspire une sensation de poussée très agréable. Mais le mieux est à venir. Ce choix de réglage dynamique n'altère pas le confort. Le filtrage offert par les suspensions est en effet abouti et même si l'amortissement se montre ferme, c'est sans excès. A l'intérieur, l'habitabilité est tout à fait correcte notamment pour les passagers à l'arrière. Le coffre reste lui satisfaisant malgré la technologie électrique. Saluons enfin la présentation et la finition de bonnes factures grâce à l'utilisation de jolis matériaux.

+ Agrément de conduite
Performances
Consommation sur route

– Freinage difficile à doser
Pack d'options imposées
Système de boost gadget

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1129.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le BMW iX1 est une bonne surprise. Il se montre en effet sobre, agréable à conduire et très abouti. L'appréciable silence de marche, son confort séduisant et sa dotation moderne encouragent les propriétaires à prendre la route. En revanche, côté tarif, BMW n'innove pas et réclame plus de 60 000 € minimum.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 64,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	313 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	494 / nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,50 / 1,85 / 1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	477

Performances

Vitesse maxi (km/h)	180
1000 m D. A. (s)	26,6
0 à 100 km/h (s)	5,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	4,7
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Autonomie

Moyenne (km) : 345		
Ville : 355	Route : 390	Autoroute : 290
Conso. (kWh/100 km) : 19	Charge normale/rapide : 44 h / 29 mn	

Équipements de série

8 airbags, AFIL, aide parking AV/AR + caméra de recul, Bluetooth, clim bizone, câble recharge mode 3, freinage auto d'urgence, détections piétons, instrumentation numérique, jantes alliage, LED, rétros élec./dégivrables, siège conduc. élec. à mémoire, syst. multi. écran tactile/GPS connecté/audio/Apple carPlay ou Android Auto/prise USB, volant cuir…

Options (€)

Affichage tête haute	3 350
Chargeur 22 kW	950

BMW X2 *Histoire de silhouette*

sDrive 20i M Sport — **50 600 €**

Rejet de CO_2 : 141 g/km	Malus écologique : 460 €	Puissance fiscale : 8 CV	Garantie : 2 ans, km illimité



Le récent X2 dispose ici d'un petit 3 cylindres turbo essence de 170 ch qui offre des performances correctes. Mieux, la consommation est également maîtrisée avec 7,2 l/100 km en moyenne, soit environ 1 l/100 km de moins que la plupart de ses rivaux. Toutefois, le moteur ne fait pas tout dans une voiture et le châssis, surtout sur une BMW, est attendu au tournant. Et malheureusement, les sensations au volant ne sont pas satisfaisantes. En dépit de ce que son look suggère, ce X2 ne présente pas un comportement sportif. Sans être pataud, son amortissement ne tolère qu'une chaussée parfaitement lisse pour ménager un peu d'agrément. Les routes déformées n'étant vraiment sa tasse de thé. Et pour couronner le tout, le confort est aussi loin d'être irréprochable à cause des jantes de 20 pouces en option. Préférez conserver les 18 pouces de série plus douces pour votre dos et celui de vos passagers. Embêtant pour un véhicule qui a au final une vocation plutôt familiale. Enfin, notre exemplaire optionné et malussé tutoie les 60 000 €.

Variante "coupé" du X1, le X2 se démarque néanmoins avec une proue plus agressive dotée d'une calandre spécifique ;

+ Ensemble moteur-boîte
Consommation maîtrisée
Présentation intérieure

– Confort décevant
Remontée de couple
Roues 20 pouces

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1161.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Ce BMW X2 20i, doté d'une mécanique agréable et frugale, se révèle finalement bien suffisamment motorisé pour le quotidien. Hélas, le confort de ce M Sport déçoit, comme son comportement routier, sans relief. Le tarif, le malus et les multiples options (comme d'habitude !) ne plaident pas non plus en sa faveur.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	170 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,57 / 1,85 / 1,58
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	495

Performances

Vitesse maxi (km/h)	208
1 000 m D. A. (s)	30,2
0 à 100 km/h (s)	8,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7.2		
Ville : 7.7	Route : 7	Autoroute : 6,8
Autonomie (km) : 750	Capacité réservoir (l) : 54	

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AR, avertisseur de trafic arrière et de sortie, banquette inclinable, caméra de recul, clim auto bizone, capteurs pluie/lumin., freinage auto d'urgence, hayon élec., cockpit numérique, jantes alliage 19 pouces, phares 100 % LED, réglages de modes de conduite, régulateur/limiteur de vitesse, sièges AV Sport Alcantara, susp. adaptative, vitres élec., volant sport…

Options (€)

Sièges AV électriques	960
Peinture métallisée	950

BMW iX2 *Peut mieux faire*

eDrive20 M Sport — **50 900 €**

Rejet de CO_2 : 0 g/km	Bonus écologique : 4000 €	Puissance fiscale : 5 CV	Garantie : 2 ans, km illimité



Exit la silhouette de compacte gonflée aux hormones, désormais le X2 adopte une ligne façon "X1 Coupé". Dans l'habitacle, la finition est de qualité. Il est même difficile de se rendre compte que le cuir du haut de la planche de bord est synthétique. Les plastiques, notamment en partie basse, sont soignés et l'ambiance à bord dégage vraiment une impression de luxe. Malgré une puissance de 204 ch, le BMW ne fait pas particulièrement honneur à la sportivité de la marque, et le surcroît de puissance (via la petite palette Boost) pendant 10 secondes… est assez peu perceptible. L'allemand apparaît cependant assez démonstratif et finalement plaisant à mener. Soulignons également le très bon confort apporté par la suspension pilotée. Concernant l'autonomie, la fiche technique annonce une batterie à la capacité nette de 64,7 kWh avec une autonomie annoncée située en 417 et 449 km. En pratique, nos mesures ont révélé 360 km. Au niveau de la recharge, bonne nouvelle : BMW annonce 29 mn pour passer de 10 à 80 %.

Si l'extérieur se démarque, l'habitacle est sans surprise car le X2 reprend en intégralité l'aménagement déjà présent sur le X1.

+ Agilité relative
Confort
Finition

– Autonomie
Habitabilité arrière
Visibilité vers l'arrière

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1158.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Malgré la promesse de sportivité de sa ligne de SUV coupé, ce iX2 déçoit par son comportement routier trop sage et ses performances moyennes. Son autonomie est également plutôt décevante. Heureusement, le confort est bien présent et dans l'habitacle, la finition est particulièrement soignée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/64,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,56/1,85/1,56
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	495

Performances

Vitesse maxi (km/h)	169
1 000 m D. A. (s)	30,3
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,6
Freinage 90/130 km/h (m)	30/62

Autonomie

Moyenne (km) : 360		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 18,1	Charge normale/rapide : 34 h/29 mn	

Équipements de série

6 airbags, avertisseur angles morts, Bluetooth, clim auto, capteurs stationnement, caméra de recul, détecteurs pluie/luminosité, instrumentation numérique, jantes alliage 20 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, système multimédia GPS/Apple et Android/USB…

Options (€)

Câble de recharge secteur	400
Peinture métallisée	950
Sellerie cuir	1 350
Hi-fi avancée	810

Citroën C3 Aircross *Charentaise chevronnée*

▶ 1.2 PureTech 110 Max — **28 300 €**

Rejet de CO_2 : **136 g/km**	Malus écologique : **650 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Troquant sa bouille rondouillarde contre un regard plus sérieux, le petit crossover citadin avait repris les tics stylistiques maison lors de son restylage. La partie arrière a peu changé et les airbumps ne sont toujours pas proposés, même en option. Dommage pour le style, mais aussi et surtout pour la protection des portes. L'habitacle n'évolue guère plus : de nouveaux tissus bicolores ; une console centrale subtilement modifiée ; et un nouveau rangement à volet coulissant. L'écran central passant de 7 à 9 pouces à partir des versions Max. Pas mal, même si le C3 Aircross marque le pas côté technologie face à des rivaux mieux lotis. L'engin se révélant plus à son aise en matière de confort, notion qui demeure la vertu première du crossover aux chevrons. Malgré quelques légères trépidations à faible allure, l'amortissement moelleux le rend particulièrement conciliant. Il manque en revanche de dynamisme en conduite soutenue et son 1.2 de 110 ch se montre du coup largement suffisant.

Le nouveau C3 Aircross est là, cette génération n'est plus proposée que sur les stocks restants.

▶ **Essai non paru.**

+ Confort
Aspects pratiques
Restylage réussi

– Dynamisme moyen
Places AR peu confortables
Technologie en retrait

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le C3 Aircross arbore un air plus mature depuis le restylage. Il conserve toujours ses qualités initiales avec un bon confort de suspension et un habitacle aussi pratique que bien pensé. Reposant à conduire, il préfère la manière douce. Dommage qu'il n'ait pas profité de cette remise à jour pour améliorer sa technologie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,16/1,76/1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	433

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	182
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,8		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **775**	Capacité réservoir (l) : **45**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. mains libres, aide au stationnement AV et AR, AFIL, banquette AR coulissante, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizone, capteur pluie et luminosité, freinage d'urgence auto, jantes alliage 17 pouces, mirror screen, phares à LED, régulateur/limiteur de vitesse, système multimédias avec écran tactile et prise USB…

Options (€)

Affichage tête haute	400
Chargeur à induction	100
Peinture métallisée	550

Citroën C5 Aircross *Le confort avant tout !*

▶ Hybride 136 ch Ë-Series — **39 910 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km**	Malus écologique : **280 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Au volant de ce C5 Aircross, le confort de suspension se révèle royal. Les amortisseurs gomment les irrégularités avec brio. Revers de la médaille, le roulis pourrait rebuter les conducteurs qui aiment un bon maintien de caisse. Cela ne veut pas dire que l'auto est à la traîne à rythme plus élevé, mais elle se montre moins à l'aise. L'ensemble moteur-boîte est pour sa part agréable. Dans l'habitacle, l'ambiance est très zen, même si certains plastiques manquent de cachet. Né en 2018, le Citroën n'est plus tout jeune et cela se paie aussi en matière de technologie embarquée. Ainsi, la qualité de l'écran central déçoit et la caméra de recul mériterait une mise à jour. Question volume de coffre, le français se montre généreux. Mais attention à la hauteur du seuil de chargement, un peu élevée. Côté budget, affiché à 39 910 €, ce C5 se classe parmi les moins chers de la catégorie, avec un équipement honnête. Sa consommation raisonnable permet en outre de disposer d'une autonomie confortable de près de 800 km.

Bonne nouvelle pour le C5 Aircross qui termine sa carrière avec cette efficace version hybride de 136 ch.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1159.**

+ Tarif attractif
Confort
Combo moteur-boîte

– Roulis important
Qualité des plastiques à bord
Techno embarquée

NOTRE AVIS ★★★★☆

Confortable comme une bonne paire de chaussons au coin du feu, le C5 Aircross s'apprécie à travers une conduite "pépère". Dans ce cadre, il peut compter sur une ambiance à bord agréable, quelque peu entachée par une techno vieillissante. Enfin, son tarif mesuré est évidemment un atout indéniable au moment de faire les comptes.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence[1]
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 199/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/0,43
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,5/1,84/1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	615[2]

[1] Moteur élec. : **21 ch et 55 Nm.** [2] **Jusqu'à 755 dm³, selon la position de la banquette arrière.**

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	190
1 000 m D. A. (s)	32,5
0 à 100 km/h (s)	10,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,6
Freinage 90/130 km/h (m)	31/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,7		
Ville : **6,5**	Route : **6,4**	Autoroute : **7,2**
Autonomie (km) : **791**	Capacité réservoir (l) : **53**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, feux de croisement auto., antibrouillards, feux à LED, dém. mains libres, aide au park. AV/AR, rétro. int. électrochrome, rétros ext. élec. dégiv., clim. auto. bizone, combiné num. tactile 12,3 pouces…

Options (€)

Hayon mains libres	440
Peinture métallisée (blanc, gris platinium et noir)	680
Toit ouvrant panoramique	1 200

Citroën C5 Aircross *Évolutions douces*

Hybrid 225 Max — **42 040 €**

Rejet de CO_2 : **32 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Confort remarquable
+ 3 sièges arrière individuels
+ Style réussi

− Certains plastiques décevants
− N'aime pas être brusqué
− Ecran toujours trop petit

Deuxième SUV compact vendu en France derrière l'indétrônable 3008, le C5 Aircross s'est offert un restylage de mi-carrière que certains trouveront dynamique mais qui aseptise son identité. Les feux de jour écrivent un « Y » couché, de même à l'arrière pour les feux à Leds. Dans l'habitacle, le changement se situe au niveau de l'écran central, plus grand au point que les aérateurs, auparavant situés de part et d'autre, ont désormais dû glisser en dessous. Par ailleurs, le français conserve une présentation soignée avec des matériaux de bonne qualité même si des plastiques durs ont survécu sur la partie haute de la planche de bord. Pour le reste, le C5 Aircross n'a reçu aucune nouveauté. Les sièges arrière sont toujours individuels et coulissants. Le 1.6 Puretech de 181 ch et le bloc électrique de 80 kW, associé à la boîte automatique 8 rapports, cumulent toujours 225 ch. Agréable, ce bloc s'apprécie en conduite paisible et permet surtout de déguster pleinement l'excellent confort de ce SUV.

Le toit est couleur carrosserie ou noir au choix et sans supplément (sauf sur le blanc d'entrée de gamme). Dommage, le tarif a pris 6 620 € !

► Essai paru dans l'AJ n° 1111.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le C5 Aircross profite de son restylage pour gagner en personnalité extérieure tout en restant sobre. Les changements intérieurs déçoivent cependant un peu. Sans évolution technique, il conserve son confort largement au-dessus du lot, une modularité rare et un tarif raisonnable. Evolution réussie..

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/13,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	181 à 5 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 650[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,5/1,97/1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	522

[1] (+ 110 ch élec. à 2 500 tr/mn pour 225 ch cumulés).
[2] (+320 Nm élec. dès 500 tr/mn).

Performances

Vitesse maxi (km/h)	225
1 000 m D. A. (s)	29,3
0 à 100 km/h (s)	9,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32/68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,7		
Ville : 8,4	Route : 7,5	Autoroute : 7,1
Autonomie (km) : 601	Capacité réservoir (l) : 43	

Équipements de série

6 airbags, AFIL, aide parking, charg. emb. 3,7 kW, climatisation, instrumentation numérique, conduite autonome niveau 2, sellerie cuir, système multimédia, fermeture centralisée…

Options (€)

Aide au parking actif	400
Chargeur embarqué 7,4 kW	400
Chargeur sans fil	150
Hayon motorisé	450

DS 3 *La DS qui se prend pour une diva*

e-Tense 156 Antoine de St Exupéry — **47 800 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Autonomie en progrès
+ Confort général
+ Équipements haut de gamme

− Tarif exorbitant (+ 5 650 €)
− Train avant pataud
− Habitabilité arrière

Apparue en 2018, la DS 3 passe au restylage de milieu de carrière, avec une nouvelle teinte rouge Diva, la disparition de quelques chromes et la perte de son extension «Crossback». Le plus important changement se situant sous le capot avec un inédit moteur électrique de 156 ch, offrant donc 20 ch de plus que l'actuel. Cette évolution s'apprécie pour son confort et son silence. Attention toutefois aux bruits aérodynamiques élevés sur autoroute. Sur route, elle invite plutôt à une conduite douce et coulée. L'inédite batterie de 54 kWh permet de gagner 84 km, pour une autonomie annoncée de 404 km, voire plus de 500 km en ville. Pour ce qui est de la recharge, la DS 3 accepte 100 kW en courant continu soit une recharge de 80 % de la batterie en 25 minutes. Toutefois, un sérieux problème ne peut être effacé malgré les progrès : le tarif. Certes, la dotation de série est complète, mais il faut signer un chèque de 47 800 €, dans cette finition, cher pour un SUV urbain… Surtout que le bonus n'est pas acquis au-dessus du seuil de 47 000 €.

Le truc de cette DS 3, c'est le confort et une certaine idée du luxe à la française, qu'elle fait payer au prix fort !

► Essai paru dans l'AJ n° 1126.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Si elle n'était pas aussi chère, la DS 3 mériterait peut-être une demi-étoile de plus. Mais presque 50 000 € pour un SUV citadin électrique de 156 ch, même s'il offre désormais une autonomie correcte, se pare de ses plus beaux atours et distille un bel agrément de conduite et un confort tout en douceur, c'est abusé !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/54
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,12/1,80/1,54
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	350

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	150
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 395		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 15,3	Charge normale/rapide : 8 h/30 mn	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR + cam. 360°, charg. ind., clim auto bizone, cond. auto niv.2, feux 100 % LED, freinage auto d'urgence, jantes alu 18 pouces, pompe à chaleur, régul./lim. de vitesse, sellerie cuir nappa, sièges AV élec., chauff. et massants, syst. anti-angles morts, multimédia + écran tactile 10,25 pouces/, GPS/Android Auto/Apple CarPlay sans fil/prises USB, 6 HP…

Options (€)

Peinture métallisée	1 050

Dacia Duster *La bonne formule*



Le nouveau Duster est plébiscité par les familles. Notamment dans sa version d'entrée de gamme qui carbure au sans-plomb et au GPL. Au vu de ses prestations et de son prix, c'est le bon choix.

Cette troisième génération a profondément évolué sur le plan stylistique et tarifaire. Certains modèles de la gamme flirtant avec les 30000€. Le seul Duster du catalogue qui répond encore au cahier des charges originel de la maison est le modèle d'entrée de gamme Eco-G 100 ch, qui s'affiche à moins de 20000€ en finition Essential. Pour rester dans l'esprit économique, il recourt à une motorisation à bicarburation sans-plomb et GPL bien intégrée et fonctionnelle qui permet de profiter d'un carburant 50% moins cher. Et qu'importe que la surconsommation soit sensiblement supérieure, l'affaire en vaut la peine. Si, à la mise en route, le Duster démarre à l'essence, une impulsion sur un interrupteur vous fera passer au gaz, sans à-coup. Optimisé pour le GPL, le 3 cylindres turbo se révèle alors plutôt alerte dès les bas régimes et assure des accélérations correctes. Les reprises sont assez toniques, bien aidées par la boîte de vitesses aux premiers rapports courts, gage de vivacité.

+ Moteur doux
Commande boîte de vitesses
Performances en GPL…

– … pas en sans-plomb !
Direction peu informative
Consommation GPL

Le look du Duster n'a rien à envier à ses rivaux bien plus chers

En sans-plomb, les performances n'ont plus rien d'étincelantes. Mais dans l'ensemble, ce Duster demeure plaisant à conduire, avec une direction douce. Le confort d'amortissement est satisfaisant et la position de conduite progresse aussi. Pour résumer, vous disposerez d'un SUV familial confortable, doté d'un vaste coffre et d'un espace intérieur suffisant. Il faut juste s'accommoder d'une insonorisation moins soignée que celle des rivaux. Sans être complet, l'équipement de série est, lui, loin d'être indigent.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1166.



Assez élégante, la planche de bord moderne intègre un bel écran de 10 pouces.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce Duster "de base" est déjà très désirable ! La motorisation essence et GPL se révèle suffisante pour les usages du quotidien et le fonctionnement au gaz est transparent. Il faudra simplement gérer la consommation des carburants suivant l'utilisation pour véritablement optimiser les économies à la pompe.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm^3)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	101 à 4600[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	170 à 2000[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,34/1,81/1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm^3)	495

[1] Sans plomb : 91 ch à 4800 tr/mn. [2] SP : 160 Nm à 2200 tr/mn.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	170[1]
1000m D. A. (s)	35[2]
0 à 100km/h (s)	12,9[3]
Reprises 90 à 130km/h (s) en 6e/5e/4e	17,8/12,2/9,8[4]
Freinage 90/130km/h (m)	31/65

[1] SP : 161 km/h. [2] SP : 36,7 s. [3] SP : 15 s. [4] SP : 22,2/14,5/11,4 s.

Consommations

MOYENNE (l/100km) : 9,6[1]		
Ville : 9,7[2]	Route : 9,1[3]	Autoroute : 10[4]
Autonomie (km) : 520[5]	Capacité réservoir (l) : 50[6]	

[1] SP : 6,8 l/100km. [2] SP : 7 l/100km. [3] SP : 6,5 l/100km. [4] SP : 7 l/100km. [5] SP : 750km. [6] SP : 50 l.

Équipements de série

6 airbags, aide park. AR + cam., clim auto, dét. pluie/lum., frein. auto urg., jantes all. 18 pouces, LED auto., rég./lim. vit., syst. multiméd. tactile 10,1 pouces, vitres et rétros électriques…

Options (€)

Pack City (aide park. AV/AR…)	490



Dacia Duster *De mieux en mieux... et encore abordable*

1.2 TCe 130 ch 4x2 Journey — **24 900 €**

Rejet de CO_2 : **170 g/km** | Malus écologique : **190 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Pour son Duster III, Dacia change de braquet avec une nouvelle plate-forme et des motorisations électrifiées. Revers de la médaille : les prix ont sérieusement progressé... mais restent compétitifs.

Avec ce troisième opus, le Duster franchit un sacré cap. A commencer par les tarifs, le premier prix flirte désormais avec la barre des 20 000 €, et le haut de gamme s'envole à plus de 28 000 €. En contre-partie, le modèle a désormais droit à une offre électrifiée. Vous avez ainsi le choix entre une version équipée d'une hybridation légère, avec une batterie 48 V, associée à un 3-cylindres 1.2 TCe de 130 ch, ou bien à un système plus classique (non rechargeable) affichant 140 ch. Pour cet essai, nous avons choisi la première solution. A la moindre sollicitation de l'accélérateur, le module électrique se met immédiatement en action permettant une certaine fluidité dans les montées en régime. Côté performances, les 130 ch limitent les possibilités du Duster. Néanmoins, ce SUV distille un comportement routier sain. Il est quand même plus judicieux de profiter du Dacia pour ce qu'il est : confortable. Niveau dotation, la mise en place de la norme GSR II implique l'arrivée d'aides à la conduite comme l'alerte de sortie de file ou la survitesse. Toutefois, Dacia a pensé à proposer un système permettant de les désactiver aisément grâce à une touche à gauche du volant. Quant à la présentation intérieure, si elle fait un vrai bond en avant sur le plan esthétique, la qualité des matériaux reste un cran en-dessous de la concurrence. Côté habitabilité, l'espace est toujours aussi compté aux places arrière, mais le volume de coffre progresse fortement.

+ Agrément de conduite
Ergonomie mieux pensée
Rapport prix/ équipement

− Prix en hausse
Quelques détails de finition
Boîte trop longue

Le Duster progresse partout, le fait payer... mais reste raisonnable

La présentation intérieure se veut plus ergonomique, mais certains plastiques sont encore durs.



▶ Essai paru dans l'AJ n° 1158.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce nouveau Duster fait mieux que la précédente génération, et ce, sur tous les plans. Le SUV Dacia est ainsi plus confortable, plus sobre, plus sécurisant, plus facile à conduire, plus agréable à vivre. Certes le prix est à l'avenant, mais cela reste toujours acceptable pour une auto qui reste rationnelle avant tout.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 199/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	48V/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	131 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 2 100
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,34/1,81/1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	517[1]

[1] donnée constructeur

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,5		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. mains-libres, AFIL active, banq. rabatt. 2/3-1/3, Bluetooth, cam. de recul, clim auto, dét. pluie/lum., compt. numérique 7", induction, jtes 18", antibrouillards, rég/lim. vit., rétros ext. rab. élec., écran tactile 10,1"/GPS/Android Auto et Apple Car Play/radio DAB 6 HP, vitres élec., volant réglable en hauteur et profondeur…

Options (€)

Pack City	490
Peinture métallisée	600



Dacia Duster *Plus vraiment low cost...*

Hybrid 140 ch 4x2 Extreme — **28 100 €**

Rejet de CO_2 : **114 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

NOUVEAU MODÈLE

NOUVEAU MOTEUR



Cette inédite version hybride est la seule proposition à transmission automatique du nouveau Duster. Nous l'avons soumise à notre batterie complète de mesures afin d'évaluer sa pertinence.

Avec sa nouvelle plateforme et ses équipements de sécurité tout neufs, le Duster est déjà un succès, en raison de sa ligne, très réussie. À l'intérieur, l'ambiance devient aussi plus raffinée, avec de gros progrès au niveau de la qualité de la sellerie et de la position de conduite. À l'arrière, l'espace se révèle généreux. Quant au coffre, il est plutôt logeable, mais concède 90 dm³ de volume par rapport à la version essence. Reste que tout n'est pas parfait : si le système multimédia s'avère plus moderne, la navigation est lente et des saccades perturbent l'affichage. Sous le capot, le Duster garde l'ancienne version du système E-Tech basé sur le 1.6 atmosphérique d'origine Nissan. Amélioré, il acquiert une réactivité inédite et les à-coups ont disparu. Cela dit, le Duster garde ses limites, notamment pour les montagnards : la batterie se vide trop vite pour qu'il exploite bien la motorisation électrique. Et les performances n'ont rien de stratosphériques. Le nouveau Duster profite en revanche de son poids mesuré pour proposer une agilité de bon aloi. Le confort de suspension progresse aussi et se révèle agréable. Un point noir subsiste : l'insonorisation des bruits d'air, très médiocre. Enfin, sur le plan tarifaire, le Duster hybride n'est pas donné. Ce qui le met en concurrence dans la gamme avec le 1.2 TCe 130 ch, aux rapport poids / puissance et malus plus favorables. La comparaison est bien plus douloureuse au chapitre consommation puisque l'hybride ne boit que 0,2 l/100 km de moins...

+ Motorisation hybride
Style
Habitabilité et confort

− Prix
Bruits d'air
Système multimédia

Sa masse contenue permet au Duster de conserver une certaine agilité

La planche de bord utilise toujours des plastiques durs, mais son design apparaît plus séduisant et moderne.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1163.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce Dacia Duster a vraiment tout pour plaire : design tranchant, confort de bon niveau et rapport encombrement/habitabilité très satisfaisant. Le choix de la trop coûteuse version hybride n'apparaît cependant pas comme le plus rationnel, excepté pour les inconditionnels des véhicules équipés d'une boîte de vitesses automatique.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 598 / 1 turbo
Batterie / Capacité (kWh)	Li-ion / 1,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 / nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	148 à 3 600[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6[3]
Dimensions (L/l/h) (m)	4,35 / 1,82 / 1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	475

[1] Puissance maxi : 94 ch à 5 600 tr/mn (therm.) + 48 ch et 20 ch (élec.). [2] + 205 Nm et 50 Nm (élec.). Couple cumulé 205 Nm. [3] Multimode à crabots : 4 + 2 (élec.).

Performances

Vitesse maxi (km/h)	160[1]
1 000 m D. A. (s)	32,6
0 à 100 km/h (s)	10,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,4
Freinage 90/130 km/h (m)	32/64

[1] Donnée constructeur.

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,2		
Ville : 5,7	Route : 6,3	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 774	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, cam. recul, clim. auto., détec. pluie/lum., instru. num. 7 pouces, jant. all. 17 pouces, lecture panneaux + préco. vit., régul./lim. de vit., syst. multiméd. sur écran tactile 10 pouces…

Options (€)

Jantes alliage 18 pouces	250
Pack City (surv. angl. morts…)	490
Peinture métallisée	600



Fiat 600e *Ce qu'on attend d'une Fiat*

156 ch / 54 kWh La Prima — **40 900 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Le style de la Fiat 600 e s'inspire clairement de celui de la petite 500 e, et c'est tant mieux.

La Fiat 600e est la version familiale de la petite 500 électrique. Le nouveau SUV urbain, qui fait 55 centimètres de plus en longueur pour atteindre 4,18 m, ne dispose que de deux finitions très bien équipées. Sur le plan esthétique, cette 600e reprend certains codes de la 500e, comme ses « yeux » rondouillards. À l'arrière, le modèle s'inspire de son ancêtre des années 1950. En tant que proposition familiale sur le segment, la 600e se devait d'être accueillante. Ainsi, la position de la banquette arrière permet de proposer un bel espace pour les passagers, tout en préservant du volume pour le coffre. Toutefois, c'est à l'avant que la voiture est la plus agréable à vivre. Bien aidée par son éclairage d'ambiance personnalisable, ses multiples rangements autour de la console centrale ou par ses sièges chauffants (massants et à réglages électriques pour le conducteur). Au volant, la conduite est telle qu'on peut l'attendre d'une voiture 100 % électrique : silencieuse, zen et efficace dans ses relances.

+ Habitacle chaleureux
Habitabilité / coffre
Rapport prix / équipements

– Autonomie sur autoroute
Plaisir de conduite limité
Commande de boîte

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1143.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Grâce à son style attractif, sa présentation attrayante, son habitabilité raisonnable et surtout à son tarif agressif qui ne se fait pas au détriment de l'équipement, la Fiat 600 e est une proposition plus qu'intéressante sur le marché en expansion des SUV urbains. Sa motorisation électrique ne révolutionne pas le genre : douce avec autonomie limitée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	Li-Ion[1] / 54
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,18 / 1,78 / 1,58
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	360

[1] Capacité brute

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	150
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 406		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 15,2	Charge normale/rapide : 16h10 / 27 min	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, radars et cam. de recul, AFIL, charg. induc., chargeur embarqué de 11 kW, clim. auto., cond. auto. niv. 2, détec. angles morts, hayon élec., compt. num. 7", jantes 18", accès mains-libres, phares full LED, pompe à chaleur, rétros rab. élec. et chauff., 6 HP, écran tactile 10,25" …

Options (€)

Peinture métallisée	850

Ford Puma *Du bon, du bio, du bénef…*

1.0 Flexifuel 125 Titanium — **27 490 €**

Rejet de CO_2 : **126 g/km** | Malus écologique : **230 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Le Puma se vendait bien en Flexifuel… Mais Ford arrête cette version. En vente sur les stocks restants seulement.

Vendu au même prix que la version mHEV, le nouveau Puma 1.0 Flexifuel ne nous a réclamé que 28 €, cet été, pour faire le plein d'E85, alors que 64 € auraient été nécessaires avec du SP95. Soit une économie d'un peu plus de 400 € tous les 10 000 km, malgré la consommation supérieure du trois cylindres lorsqu'il boit du biocarburant : 7,3 l / 100 km en moyenne, selon nos mesures, contre 5,9 l / 100 km avec du sans-plomb. Bien sûr, l'autonomie s'en ressent : 511 km à l'E85, contre 711 km à l'essence. On note aussi une baisse sensible des performances par rapport au mHEV, le 999 cm, privé du coup de boost de l'alterno-démarreur, perdant de sa superbe en reprises. De 2 à 4 secondes en plus pour passer de 80 à 120 km / h, selon le rapport engagé. Ce petit SUV reste malgré tout l'un des plus funs du marché, avec un châssis épatant d'agilité, une direction précise et une commande de boîte bien guidée. Le tout sans sacrifier le confort, à condition d'éviter les roues de 19 pouces et le châssis sport des remuantes finitions ST Line.

+ Tarif avantageux
Dynamisme
Usage économique

– Performances en retrait
Habitacle terne
Dotation restreinte

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Sauf à vouloir profiter des meilleures relances procurées par le Puma 1.0 EcoBoost mHEV, au même tarif, cette version Flexifuel n'offre que des avantages. Ravitailler devient presque un plaisir que l'on fasse le plein d'E85 ou de sans-plomb (5,9 l/100 km seulement) ! De quoi profiter d'un véhicule procurant une conduite toujours enjouée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	125 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,19 / 1,81 / 1,55
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	475

Performances

Vitesse maxi (km/h)	191
1 000 m D. A. (s)	31,6
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc / 66

Consommations

MOYENNE (l / 100 km) : 7,3		
Ville : 7,5	Route : 7	Autoroute : 7,4
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 42	

Équipements de série

Aide au maintien dans la voie, 6 airbags, freinage d'urgence auto., lecture des panneaux, régul. / lim. de vit., phares et essuie-glaces auto., rétro. int. jour / nuit auto., aide au stationnement AR, chargeur à induction, clim. auto., écran tactile 8 pouces, GPS, Hi-fi, jantes alu 18 pouces, vitres AR surteintées, vitres électriques…

Options (€)

Peinture métallisée	500
Hayon électrique	800
Toit ouvrant panoramique	1 000

Ford Explorer *Ford explore l'électrique*

Extended Range AWD 340 ch Pack Premium — **57 500 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **5 ans ou 100 000 km**

NOUVEAU MODÈLE



Ford est probablement l'un des derniers constructeurs généralistes à se mettre sur l'électrique. Avec l'Explorer, il compte se faire une place au soleil. Son SUV a-t-il les qualités pour ?

Le nouveau Ford Explorer suscite à la fois enthousiasme et interrogation. Si ce SUV compact se distingue par un style bien à lui aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur, avec notamment un grand écran central et une barre de son Bang & Olufsen, il révèle un lien étroit avec Volkswagen. Il repose en effet sur la plateforme MEV du groupe allemand, qui intègre batterie, moteurs, et architecture électronique. Le Ford Explorer mesure 4,47 mètres de long avec un empattement de 2,77 mètres, offrant un espace généreux pour les passagers arrière. Les sièges avant, en cuir synthétique, sont chauffants et réglables électriquement. Malgré une visibilité arrière médiocre, la conduite est rassurante grâce à une direction précise, un freinage sensible et des suspensions efficaces. Ce SUV compact se distingue par un confort amélioré sans compromettre la précision de conduite. Comparé à un ID.4, il est légèrement plus souple mais reste équilibré, même en montagne.

+ Habitabilité
Autonomie
Agrément de conduite

− Poids conséquent
Prix
Visibilité arrière

L'Explorer sur batteries affiche une autonomie de 550 km

En version haut de gamme, avec deux moteurs, ce qui lui permet d'afficher une puissance totale de 340 ch, (et un couple de 134 Nm à l'avant et 545 Nm à l'arrière), il accélère de 0 à 100 km/h en 5,3 secondes. Sa consommation WLTP est de 16,6 kWh/100 km, permettant une autonomie d'environ 550 km. Malgré un prix dépassant les 60 000 € en version AWD, l'Explorer se positionne parmi les meilleurs SUV compacts 100 % électriques. Dommage qu'il ne puisse pas profiter du bonus.



La planche de bord reprend l'esprit de celle du SUV Ford Mustang Mach-E.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1165.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Autres temps, autres mœurs. Oubliez la précédente version "américaine" que vous avez connue. L'Explorer 2024 est moins massif et fait l'impasse sur les 6 cylindres pour se décliner en mode 100 % électrique. Séduisant, agréable à conduire, confortable et pratique, il se distingue par sa puissance et son autonomie généreuse. On se laisse tenter ?

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/84
Puissance maxi (ch à tr/mn)	340/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	545/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,47/1,95/1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	440

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 532		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 16,6	Charge normale/rapide : 6h30/0h26	

* Données constructeur.

Équipements de série

Accès/dém. sans clé, aide maintien dans la voie, aide stat. AV/AR, cam. recul, clim auto bizone, hayon mains-libres, jantes all. 20 pouces, Matrix LED, siège cond. élec., syst. multimédia avec écran tactile 14,6 pouces/Bluetooth/nav. connect. et assistant vocal/Apple CarPlay et Android Auto/audio B&O…

Options (€)

Attelage rétract.	1 050
Pompe à chaleur	1 150
Toit panoramique	1 000



Honda HR-V *Gros gabarit, petit appétit*

e:HEV 131 Advance — **36 840 €**

Rejet de CO_2 : **122 g/km** | Malus écologique : **150 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



+ Habitabilité arrière
Consommation
Équipement

– Agrément mécanique
Place centrale arrière
Gamme restreinte

En 2022, le HR-V ne se décline plus qu'en hybride avec sous le capot un 1.5 essence de 107 ch et une machine électrique de 131 ch, pleine de bonne volonté. En revanche, la transmission est peu plaisante et cause des emballements du bloc. Dommage, car sinon le HR-V est silencieux.

Sur route, le HRV dispose d'une direction assez précise mais qui n'offre aucun retour d'information. Depuis son arrivée, il a augmenté de 1 430 €.

Sur route, il maîtrise plutôt bien le roulis, mais l'agrément mécanique est en berne ! Le HR-V s'avère en fait plus plaisant à vivre. Bien amorti, il ménage un confort que seules la position de conduite, très verticale, et la place du milieu à l'arrière, viennent entacher. La présentation, fort classique, est fonctionnelle et soignée. Aux côtés d'une instrumentation de bord numérique complète trône l'écran tactile. Dans son objectif "zéro mort dans une Honda en 2050", le japonais livre toutes les assistances à la conduite de série dès l'entrée de gamme Executive (excepté la surveillance d'angles morts, à partir d'Advance). Cet arsenal sécuritaire est accompagné d'un équipement pléthorique.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1095.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Pour son retour dans l'arène des SUV urbains, le HR-V mise sur un gabarit important pour le genre, au service d'un espace intérieur record. Il fait aussi le pari de l'hybride non rechargeable, seule motorisation proposée. C'est gagnant du point de vue de la consommation, mais perdant sur le plan de l'agrément.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 498/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	131/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	131 à 4 500[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L/l/h) (m)	4,34/1,79/1,59
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	319

[1] 107 ch à 6 000 tr/mn + 131 ch électrique. [2] + 253 Nm électrique.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5.4		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 40	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide park. AV/AR, cam. 360°, clim. auto., cond. semi-auto. niv. 2, détec. pluie/lum., frein. auto. d'urg., hayon élec. mains-libres, jantes 18 pouces, lect. pann., phares LED, régul. de vit. adap., sièges AV chauff., surv. angl. morts, multimédia sur écran tactile 9 pouces, GPS…

Options (€)

Calandre noire	390
Peinture métallisée	650

Honda e:Ny1 *Dans la moyenne*

204 ch / 68 kWh Advance — **47 700 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



+ Prix/équipements
Habitabilité arrière
Agrément sur la route

– Autonomie moyenne
Aides à la conduite intrusives
Puissance de recharge

Pour sa deuxième incursion sur le marché des électriques, Honda présente le SUV urbain e:Ny1 (prononcé anyone) qui est en fait un HR-V électrifié et à la face avant spécifique. Cette stratégie s'explique pour placer ce modèle en termes de gabarit, au sommet de la hiérarchie de sa catégorie.

Le style du e:Ny1 se rapproche de celui du récent Honda H-RV, ce qui en fait un SUV très classique. Il augmente de 700 € en 2024.

Mais à l'usage, l'e:Ny1 pâtit de sa taille imposante. Heureusement, elle lui permet de proposer un bel espace pour les passagers arrière. L'accueil aurait toutefois été parfait, si le confort et le maintien des sièges avant avaient été mieux pensés. Sur la partie technique, Honda n'annonce pas de miracles : 412 km pour l'autonomie et une recharge limitée à une puissance de 78 kW. Il faudra s'arrêter souvent et relativement longtemps pour effectuer de longs trajets. Toutefois, grâce à sa masse maîtrisée, l'e:Ny1 affiche un comportement sain et sécurisant. Certes, ce n'est pas le plus agile du marché et son train avant souffre d'un penchant pour le sous-virage, mais cela conviendra parfaitement au quotidien.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1140.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'e:Ny1 n'a rien d'impressionnant : autonomie moyenne, temps de recharge moyen… Son style ne bouleversera pas le genre et sa présentation intérieure moderne avec son large écran manque parfois d'ergonomie. Il reste à ce SUV un comportement agréable et un tarif « bonussé » intéressant au regard de la dotation très complète.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	Li-Ion[1]/61,9
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	310/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,39/1,79/1,59
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	344

[1] Capacité nette

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	160
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 412		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 18,2	Charge normale/rapide : 6 h/45 min	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. mains-libres, AFIL, Bluetooth, cam. de recul, chargeur induction, clim auto bizone, conduite auton. niveau 2, hayon élec., compteurs num. 10,25", jantes 18", peint. métall. ou nacrée, sièges AV conduct. chauff. et élect., surv. angles morts, écran tactile 15"/GPS connecté/Android Auto-Apple CarPlay sans fil/prises USB/radio 6 HP, toit pano vitré, volant chauffant…

Honda Z-RV *Un outsider à ne pas négliger*

▶ 2.0 i-MMD 184 ch Sport — **45 950 €**

Rejet de CO_2 : 131 g/km	Malus écologique : 330 €	Puissance fiscale : 7 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km



Le style du Honda Z-RV joue la carte de la simplicité : il n'est ni ostentatoire ni original.

Entre un C-RV toujours plus grand et un petit H-RV, il manquait une compacte familiale dans la gamme des SUV Honda. Voici le Z-RV ! Long de 4,57 m, le nouveau venu arbore un visage rond, sans fioriture, avec des optiques et des feux effilés. À bord, il reprend l'agencement de la Civic, avec une ergonomie classique et des matériaux robustes. Quant à l'habitabilité, si les passagers disposent d'un bel espace, les bagages seront à étroit dans le coffre. La base technique de ce Z-RV provient aussi de la Civic, un gage d'agrément. Mais c'est un SUV, ses prises de roulis sont certaines et le train avant est peu incisif. Le modèle n'a rien de sportif. La bonne surprise provient alors de sa motorisation hybride performante et sobre. Un gros moteur électrique peut entraîner (seul ou avec le bloc essence) les roues avant, quand un petit assure une fonction de générateur. Le tout étant couplé à une transmission e-CVT très douce. Dernier point, le tarif. Honda a réduit la gamme à deux finitions : le ticket d'entrée est donc élevé, mais la dotation est riche, voire complète.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1139.

+ Consommations contenues
Agrément de conduite
Belle habitabilité

− Direction peu précise
Coffre moyen
Manque de dynamisme

NOTRE AVIS ★★★★☆

Nouveau venu sur le marché très concurrentiel des SUV familiaux, le Honda Z-RV ne brillera sans doute pas par son esthétique très classique, voire passe-partout. En revanche, sa mécanique douce et particulièrement sobre, sa belle habitabilité et la richesse de son équipement sauront séduire, malgré un prix certes salé, mais tout compris.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 993/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Li-Ion/1,05
Puissance maxi (ch à tr/mn)	143 à 6 000[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	186 à 4 500[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,57/1,89/1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	390

[1] mot. élect. : 184 ch ; puissance cumulée : 184 ch
[2] mot. élect. : 315 Nm ; couple cumulé : 315 Nm

Performances

Vitesse maxi (km/h)	174
1 000 m D. A. (s)	31
0 à 100 km/h (s)	8,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,4
Freinage 90/130 km/h (m)	33/69

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,3		
Ville : 5,5	Route : 6,3	Autoroute : 7,1
Autonomie (km) : 904	Capacité réservoir (l) : 57	

Équipements de série

AFIL, aide park. AV/AR, 11 airbags, cam. de recul, clim auto bizone, dét. pluie/lum., induction, jantes alu 18 pouces, lect. panneaux, peint. métall., régul. vit. adapt., sièges AV élec. et chauffants, surv. angles morts, syst. multimédia tactile 9" / GPS / Apple CarPlay et Android Auto/4 USB…

Hyundai Bayon *Plus on est de fous…*

▶ 1.0 T-GDi 100 Hybrid 48 V Creative — **25 900 €**

Rejet de CO_2 : 120 g/km	Malus écologique : 100 €	Puissance fiscale : 5 CV	Garantie : 5 ans, km illimité



Le Bayon adopte un style original et son nom dérive de la ville basque Bayonne. Son tarif a baissé de 1 800 €. Un restylage arrive.

Si le Bayon reprend à la citadine i20 plate-forme, mobilier et motorisations, il est du gabarit du Kona mais se veut moins technologique et plus compétitif sur les prix. L'air de famille demeure avec ses optiques à deux étages, la silhouette est moins musclée et les surfaces plus géométriques. La planche de bord striée est originale, mais les matériaux restent peu flatteurs au toucher. Malgré 2 cm de moins en empattement, les places arrière ne sont pas moins accueillantes que celles du Kona, et le coffre est même un peu plus généreux. Mécaniquement, la gamme s'arrête là où commence celle du Kona. Mais comme le Bayon est plus léger, le 1.0 turbo 100 ch se montre déjà à la hauteur de la tâche et suffit à profiter d'un châssis agréablement dynamique, au prix d'une certaine fermeté. Il figure toujours parmi les trois-cylindres les mieux élevés du marché, couplé ici à une boîte à double embrayage tout aussi douce. En revanche, la micro-hybridation 48 V n'a guère d'effet tangible sur la consommation de l'ensemble.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1084.

+ Positionnement attractif
Habitacle agréable à vivre
Moteur et châssis plaisants

− Confort un peu raide
120 ch maximum
Visibilité périphérique

NOTRE AVIS ★★★★☆

Moins séduisant que le Kona qu'il vient épauler, le Bayon n'a cependant rien d'un simple faire-valoir low-cost. À condition d'apprécier son style particulier et de se satisfaire de motorisations modestes, le nouveau-venu n'a en effet pas grand-chose à envier à l'autre petit SUV Hyundai, pour un budget bien plus raisonnable.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	172 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,18/1,78/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	411

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	11,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,3		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 40	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage sans clé, régul. de vitesse adaptatif, AFIL active, lecture des panneaux, alerte angles morts, phares bi-LED, clim. auto., instrumentation numérique, GPS sur écran tactile 10,25 pouces, chargeur induction, radar de stationnement AR avec fonction freinage et cam. de recul, système audio Bose, toit contrasté, jantes alliage 17 pouces…

Options (€)

Peinture métallisée	500

Hyundai Kona *Dans la cour des grands*

Hybrid 141 Executive — **39 500 €**

Rejet de CO_2 : **105 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **5 ans, km illimité**



Pour continuer à surfer sur la vague du succès, le constructeur coréen sort la nouvelle génération du Kona, en prolongeant sa stratégie de montée en gamme. Sur le Kona, cela se traduit d'emblée par des dimensions en hausse, avec + 14,5 cm de long, soit 4,35 m. Résultat, les passagers arrière gagnent 9 cm pour installer leurs jambes. De médiocre, l'espace arrière devient l'un des plus vastes de la catégorie. Le volume de chargement bondit aussi de 380 à 495 dm³ : là encore, l'une des meilleures valeurs du segment. Et le Kona ne s'arrête pas là : il dispose d'un plancher de coffre mobile offrant une surface parfaitement plane. Sous le capot, les moteurs 100 % thermiques ont disparu, ne restent qu'une offre 100 % électrique et cette version hybride non rechargeable. Cette dernière n'évolue pas sur le plan mécanique, avec un 4 cylindres essence de 105 ch couplé à un moteur électrique de 44 ch, pour une puissance combinée de 141 ch. Le tout est soutenu par une boîte à double embrayage. Un combo gagnant puisque le Kona hybride se révèle très sobre.

Le Kona a changé de look mais aussi de philosophie, qui se veut plus haut de gamme.

+ Habitabilité
Sobriété
Comportement rassurant

– Performances
Prix (+ 600 €)
Direction flottante

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1139.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Plus grand, plus spacieux et mieux équipé, le Kona poursuit la stratégie de montée en gamme de la marque. Revers de la médaille, les prix s'en ressentent. Si bien que ce SUV citadin tutoie désormais les modèles compacts. Mais il lui manque de l'agrément pour faire la différence et surtout faire de l'ombre aux ténors du segment supérieur.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 580/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium ion/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	141/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	256/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,35/1,83/1,57
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	495

[1] cumulés.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	171
1 000 m D. A. (s)	32,4
0 à 100 km/h (s)	10,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,4		
Ville : 5,2	Route : 5,1	Autoroute : 6
Autonomie (km) : 703	Capacité réservoir (l) : 38	

Équipements de série

7 airbags, démarrage sans clé, caméra 360°, climatisation auto, sellerie cuir, système navigation, Bluetooth, jantes alliage 18 pouces, phares LED, freinage auto. urgence…

Options (€)

Peinture métallisée	550
Toit ouvrant	800

Hyundai Kona *En progrès*

EV 48,4 kWh 156 ch Creative — **37 850 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus écologique : **4 000 €**	Puissance fiscale : **3 CV**	Garantie : **5 ans, km illimité**



Ce Kona II électrique "d'accès de gamme" progresse avec sa batterie de 48,4 kWh et ses 156 ch. Mais malgré ces gains et une nouvelle plate-forme, le SUV coréen ne change pas radicalement de caractère. Il assume sa vocation familiale et adopte un comportement routier plutôt placide, même si son amortissement mériterait d'être un peu assoupli. La direction, pas assez directe, offre peu de retours d'information et n'incite donc pas à une conduite dynamique en dépit de performances convaincantes. À l'usage, on apprécie le système monopédale (qui freine en levant le pied de l'accélérateur) et les palettes au volant qui modulent la régénération au freinage. Les systèmes d'aide à la conduite, très intrusifs, ne suscitent pas les mêmes éloges : non seulement ils nécessitent de pianoter longuement sur l'écran central pour être désactivés, mais certains d'entre eux restent en veille en permanence comme l'alerte d'attention conducteur, susceptible de se déclencher avec un bip strident capable d'effrayer le plus flegmatique des automobilistes.

Pour cette deuxième génération, les designers ont réalisé une révolution stylistique plus qu'une simple évolution.

+ Habitabilité
Equipement de série
Fonctions électriques

– Aides à la conduite
Freinage à 130 km/h
Direction

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1149.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Les ingénieurs de Hyundai ont clairement réalisé un profond travail sur cette deuxième génération de Kona électrique. Ce SUV peut désormais prétendre au titre de voiture principale d'une famille, tout en offrant une homogénéité remarquable et un contenu technologique supérieur à celui de ses rivaux.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	255/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36/1,83/1,58
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	495

Performances

Vitesse maxi (km/h)	162
1 000 m D. A. (s)	30,9
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,6
Freinage 90/130 km/h (m)	33/68

Autonomie

Moyenne (km) : 315		
Ville : 355	Route : 350	Autoroute : 345
Conso. (kWh/100 km) : 15,7	Charge normale/rapide : 8h30/41 mn	

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage mains-libres, aide freinage d'urgence, aide parking AR + caméra de recul, Bluetooth, détecteurs pluie/luminosité, instrumentation numérique, régulateur/limiteur de vitesse, système multimédia tactile/USB/Apple CarPlay et Android Auto…

Options (€)

Câble recharge type 2	436
Pack angles morts + 360° + tête haute	1 000
Pack hayon électrique + pompe à chaleur	900
Pack suédine/cuir + sièges électriques	900

Hyundai Tucson *Métamorphose intérieure*

1.6 T-GDI Hybrid 215 ch N-Line Executive — **48 800 €**

Rejet de CO_2 : **133 g/km** | Malus écologique : **400 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **5 ans, km illimité**



Le best-seller de Hyundai en France se met à jour. Les modifications sont discrètes à l'extérieur mais profondes à l'intérieur. La gamme simplifiée est désormais uniquement hybride, rechargeable ou non.

Le Tucson est la meilleure vente de Hyundai en France en 2023 et se hisse à la 2e place des SUV compacts étrangers derrière le Duster… Le restylage est donc léger extérieurement. En revanche, l'intérieur dévoile une planche de bord entièrement inédite. Laquelle gagne un grand double écran et, face au passager, des rangements inédits. Du côté des technologies embarquées, Android Auto et Apple CarPlay sont désormais capables de liaison sans fil. Les menus sont nouveaux, assez réactifs et bien organisés. Sous le capot, on note aussi des ajustements, avec une gamme simplifiée basée sur des hybrides rechargeables et hybrides simples. Si l'hybride non rechargeable perd en puissance (de 230 à 215 ch), pour mieux correspondre aux nouvelles normes, la réponse à l'accélération est toujours instantanée. On regrettera alors la sonorité du moteur thermique, en particulier à froid, d'autant que le 4 cylindres ne flatte pas l'ouïe. Mais l'ensemble fonctionne en douceur, en électrique comme en thermique. Le restylage ne change pas non plus la donne du châssis. Sur routes dégradées, notre Tucson s'est montré à son aise, pas dynamique mais pas placide non plus. Il se laisse un peu aller au roulis et son train arrière ne participe guère à la fête, mais il enchaîne les virages sans rechigner. En revanche, cette version semble consommer légèrement plus que ce que le segment fait de mieux aujourd'hui. Quant au tarif, salé en haut de gamme, il est compensé par une riche dotation.

+ Confort
Habitabilité
Douceur d'utilisation

– Sonorité moteur à froid
Conso à surveiller
Tarif en haut de gamme

Le Tucson n'est pas dynamique mais pas placide non plus



La planche de bord a gagné en modernité sans perdre en ergonomie ni en qualité de présentation.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1165.

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'essentiel de ce restylage se concentre au niveau de la planche de bord inédite, au demeurant fort réussie ! Pour le reste, le Tucson n'a pas de vrai point faible. Deuxième vente l'an dernier parmi les SUV compacts importés en France, après l'indétrônable Dacia Duster, il n'y a donc aucune raison qu'il ne le reste pas !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 598 / 1 turbo
Batterie / Capacité (kWh)	Li-ion / 1,49
Puissance maxi (ch à tr/mn)	215 / nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	215 à 1 500[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,51 / 1,87 / 1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	616

[1] Puiss. max. 160 ch à 5 5500 t/mn + 64 ch élec. [2] + 264 Nm (élec.).

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	186
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,6		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 52	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, aff. tête haute, aide parking AV/AR + cam. 360°, cond. auton. niv. 2, hayon élec., induction, instr. num. 12,3 pouces, jantes alliage 19 pouces, sellerie Alcantara, sièges AR chauff. et AV élec./chauff./ventil., surv. angles morts, syst. multim. tactile 12,3 pouces, GPS, toit ouvrant panoramique…

Options (€)

Peinture métallisée	650
Suspensions pilotées	800



Hyundai Kona *Mieux, mais plus cher !*

▶ EV 217 ch / 65 kWh Premium — **43 250 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **5 ans, km illimité[1]**

[1] Batterie : 8 ans ou 160 000 km.



Le récent Kona se paie au prix cher même dans cette finition Premium, et même s'il se révèle spacieux et bien équipé.

Le Kona est un modèle ô combien important pour Hyundai qui le voit comme son numéro un des ventes en France. Avec un gabarit de près de 4,40 m, le nouvel opus n'a plus grand chose à voir avec un SUV citadin. À bord, il a tout d'un grand également. À commencer par de la place et un niveau d'équipement impressionnant. Le plus bel exemple étant incarné par le double écran numérique de deux fois 12,3 pouces, pour l'instrumentation de bord et pour l'écran tactile central. Une fois lancé, le coréen se montre silencieux, relativement bien suspendu, et offre une tenue de route sereine. S'il ne peut cacher une certaine propension au sous-virage, le train avant encaisse facilement les 217 ch du moteur électrique. Et puisqu'il veut aller jouer dans la cour des plus grands, cette version de 65 kWh (+ 1 kWh) est adaptée. Sur le papier, Hyundai annonce plus de 500 km d'autonomie. Dans la vraie vie, il sera sans doute difficile de réaliser des relais de plus de 400 km.

+ Habitabilité / coffre
Confort et silence
Contenu technologique

– Prix et absence de bonus
Qualité de certains matériaux
Vitesse de recharge

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1144.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Oui, le Kona progresse en gabarit, en habitabilité et offre des équipements technologiques rarement vus à ce niveau de gamme. Mais au tarif de la version essayée, ce n'est vraiment pas un cadeau. Et sous le capot, les avancées ne sont pas flagrantes, ni en matière de performances ni au niveau de l'autonomie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	Lithium-ion / 65,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	217 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	255 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36 / 1,83 / 1,58
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	495[1]

[1] + 27 dm³ AV.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	172
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 454[1]		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 16,6[2]	Charge normale/rapide : 6 h 23 / 41 mn[3]	

[1] 578 km en ville. [2] 13 kWh/100 m en ville. [3] de 10 à 80 % en charge rapide.
* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, aff. tête hte, aide park. à dist., cam. recul 360°, clim. auto., cond. semi-auton. niv. 2, détec. pluie/lum., induct., LED auto, pompe à chaleur, régul. vit. adapt., sièges AV élec./chauff. et ventilés, syst. multim. tactile 12,3 pouces, GPS, audio Bose…

Options (€)

Câble de recharge type 2	437

Jaguar E-Pace *La Jag polyvalente !*

▶ P300e R-Dynamic HSE — **77 298 €**

Rejet de CO_2 : **33 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **11 CV**	Garantie : **3 ans, km illimité**



Cette version hybride rechargeable P300 e est remplacée pare l'offre P270 e, forte de seulement 269 ch.

Arrivé en 2017, ce deuxième SUV Jaguar a d'emblée profité d'un style fort, dynamique et séduisant. L'ensemble cache en outre un habitacle qui respire le luxe, les matériaux de qualité et la technologie, le E-Pace étant passé au tout numérique en 2020. Sur l'asphalte, l'engin se débrouille bien. Si on apprécie le confort de l'habitacle et la présentation soignée, le conducteur sera aussi séduit au volant, l'E-Pace affichant un comportement plutôt précis, profitant d'une tenue de route rigoureuse. La tuile, c'est son poids très élevé (2 174 kg) qui limite toute tentative de conduite trop sportive. C'est dommage, car cette version hybride rechargeable cumule pas moins de 309 ch. Autant dire que lorsque le thermique et l'électrique s'affichent de concert, il y a du répondant, et les vocalises travaillées séduisent, surtout pour un 3 cylindres ! De même, en 100 % électrique, l'E-Pace fait preuve d'un bon caractère. Reste qu'il est difficile de dépasser les 40 km en moyenne en électrique, alors qu'un rival comme le Mercedes GLA 250 e approche les 70 km pour bien moins cher.

+ Présentation et confort
Restylage léger mais habile
Pas de malus

– Poids élevé
Tarif costaud
Coffre juste correct

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Malgré ses détracteurs, le SUV a toujours autant la cote, alors si en plus c'est une Jag ! En contrepartie, le plus gros défaut de ce modèle c'est son tarif élevé. Mais sa polyvalence d'hybride rechargeable joue largement pour lui, même s'il va vite falloir augmenter l'autonomie électrique pour rester dans le sillage d'une rude concurrence !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 498 / 1 turbo
Batterie / Capacité (kWh)	nc / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	309 à 5 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	540 à 1 600[2]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,40 / 1,99 / 1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	397

[1] Cumulés. [2] Cumulés.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	206
1 000 m D. A. (s)	30,5
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 9,1		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 58	

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, Bluetooth, climatisation, capteurs pluie/luminosité, freinage urbain d'urgence autonome, jantes alliage 18 pouces, ordi. de bord, régul./limit. de vitesse, rétros électriques, syst. multimédia + écran tactile/GPS/prises USB, système audio, vitres élec., ferm. centralisée à distance…

Options (€)

Toit panoramique	1 285
Système audio Meridian Surround	706
Seuils de porte AV chromés et illuminés	269

Jeep Avenger *Un américain à Paris*

Électrique 156 ch Summit — **42 500 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus écologique : **4 000 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**[1]

[1] Batterie : 8 ans ou 160 000 km.



+ Belle gueule
+ Rapport prix/équipement
+ Gabarit vraiment urbain

− Plastiques durs
− 156 ch uniquement en Sport
− Espace AR un peu juste

Première Jeep 100 % électrique, l'Avenger affiche un format de poche : 4,08 m, soit le gabarit à 2 cm près d'une e-208 à qui elle chipe son châssis, son nouveau moteur électrique de 156 ch et sa batterie de 54 kWh, annonçant près de 400 km d'autonomie. Pour le reste, l'Avenger joue sur les codes stylistiques

Son gabarit ramassé et ses épaulements d'ailes bien marqués lui donnent le style musclé "so Jeep".

maison. Très à l'aise en ville, il affiche un comportement routier plutôt "jovial". Son gabarit et les réglages de ses trains roulants contribuant à lui dispenser une petite pointe d'agilité que n'ont pas le DS 3 E-Tense ou l'e-2008. Et cela, sans dégrader le confort. L'Avenger propose surtout une ambiance à bord agréable ; il soigne l'accueil et les détails pratiques. S'il n'est pas très spacieux, il est bien conçu. L'écran central permet d'accéder à l'ensemble des fonctions. Pour autant, Jeep ne supprime pas les touches physiques, pour la climatisation notamment. Bon point aussi pour les rangements d'appoint, pas tous très grands mais nombreux et pratiques. L'Avenger offre en outre un équipement bien garni et un tarif ajusté.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1128.

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'Avenger ne court-circuite pas ses rivaux, mais il réalise un beau coup en mixant de bons éléments et la "patte" Jeep. Un moteur électrique suffisant, une autonomie correcte pour un usage courant, un bon châssis, le tout emballé dans un joli paquet vendu un peu moins cher que la concurrence et l'affaire est dans le sac !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	- / -
Batterie / Capacité (kWh)	Lithium-ion / 51
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,09 / 1,78 / 1,53
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	355

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	150
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 389		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 15,3	Charge normale/rapide : 34 h / 34 mn[1]	

[1] Temps de charge rapide de 0 % à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide à la descente, aide au parking AV/AR + cam. 360°, charg. induc., clim. bizone, cond. auton. niv. 2, feux 100 % LED, frein. urg. auto, hayon élec., jantes 18 pouces, lect. panneaux, pompe à chaleur, régul./lim. de vit. adapt., sièges AV élec. et chauff., surv. angles morts, multimédia sur écran tactile 10,25 pouces, GPS, 6 HP…

Options (€)

Pack Navigation étendue	500

Jeep Avenger *Débranché et fringant*

1.2 Turbo T3 100 ch BVR6 e-Hybri Summit — **30 500 €**

Rejet de CO_2 : **111 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Agrément mécanique
+ Comportement enjoué
+ Maniabilité et gabarit

− À-coups de transmission
− Insonorisation
− Confort ferme (18 pouces)

L'Avenger devait élargir son offre pour doper ses ventes. Il adopte donc le nouvel ensemble micro-hybride de 100 ch conçu par Stellantis. Un 3 pattes, doté d'un turbo, soutenu par un moteur électrique de 28 ch et 55 Nm, alimenté par une batterie de 48 volts. Ainsi paré, le Jeep se

Les plastiques n'ont rien de luxueux, mais la présentation est avenante et la finition sérieuse. Les nombreux rangements sont pratiques.

montre assez vif au lancement et ne manque pas de nerf sur routes. Mais tout n'est pas parfait : après le démarrage, et quelques mètres parcourus en tout électrique, en silence et en douceur, le 1.2 s'ébroue bruyamment. C'est d'autant plus perceptible que l'insonorisation n'est pas le point fort de ce SUV. Les transitions entre les modes s'avèrent par ailleurs peu souples et s'accompagnent de quelques micro-à-coups de transmission. Rien de rédhibitoire toutefois. D'autant que, toujours maniable, l'auto présente – malgré un confort de suspension perfectible –, un comportement routier enjoué et précis. À bord, il n'est pas des plus spacieux à l'arrière, mais l'ambiance reste agréable.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1156.

NOTRE AVIS ★★★★☆

En accueillant le nouvel ensemble micro-hybride de 100 ch de Stellantis, l'Avenger se donne enfin les moyens de voir ses ventes décoller. Grâce à cette motorisation enjouée, économique et plaisante malgré de petits à-coups de transmission, l'auto gagne ce qui lui faisait défaut : de la po-ly-va-lence. Et pour moins cher, en plus !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 5 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 750[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,09 / 1,78 / 1,53
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	380[3]

[1] + 28 ch élec. [2] + 55 Nm élec. [3] Selon nos mesures.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	184
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 4,9		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 44	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide à la descente, clim. auto. bizone, cam. 360°, cond. semi-auto. niv. 2, dét. pluie/lum., hayon élec., induction, jantes alliage 18 pouces…

Options (€)

Pack Hiver (siège AV et pare-brise chauff…)	400
Pack Nav. (GPS connecté + assist. vocal avancé…)	500
Pack Nav. Plus (Nav. + hi-fi JBL)	1 000

Jeep Renegade *Dans le sens du courant*

1.5 Turbo T4 e-Hybrid 130 Summit — **37 000 €**

Rejet de CO_2 : **131 g/km**	Malus écologique : **330 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Consommation
+ Style original
+ Habitabilité correcte

− Tarif
− Confort des suspensions
− Agrément moteur-boîte

Comme l'ensemble des constructeurs, Jeep a aussi été obligé de commercialiser des modèles hybrides. Dernier en date, le Renegade T4 e-Hybrid qui accompagne la version 4xe. Au menu, un bloc 4 cylindres essence turbo-compressé de 130 ch, épaulé par une boîte robotisée à double embrayage à 7 rapports. Cette dernière intègre d'ailleurs le moteur électrique de 20 ch et 55 Nm de couple, alimenté par une petite batterie de 48 V. Cette micro-hybridation limite les moments de roulements à seulement quelques mètres lors des accélérations mais évite de trouver des bornes pour recharger. Les décélérations et freinage s'en occupent. Une solution qui malheureusement entraîne un freinage difficile à doser au point qu'il peut se montrer brutal. Le moteur manque aussi de tonus à l'accélération. En revanche, le comportement routier s'avère plaisant et inspire confiance mais au détriment du confort. Au sein de l'habitacle enfin, pas de changements majeurs alors que l'ensemble commence à paraître un peu vieillot.

Les prestations du Renegade e-Hybrid sont malheureusement loin d'égaler celles d'un hybride classique.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1106.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Avec sa bouille en clin d'oeil à la Jeep Willys, le Renegade cultive sa singularité. Son moteur e-Hybrid réjouit par sa sobriété, mais son agrément déçoit par son manque de fluidité et ses performances décevantes. De plus, les suspensions pénalisent le confort. Enfin, son tarif élevé ne plaide pas en sa faveur.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 469
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,24/1,81/1,69
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	351

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	191
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,8		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **48**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR, antibrouillards, Bluetooth, clima auto bizone, détecteurs de pluie/luminosité, gestions codes/phares auto, phares full LED, barres de toit, jantes alu 17 pouces, lecture des panneaux, régulateur vitesse adaptatif, système multimédia avec écran tactile de 8,4 pouces/GPS/Android Auto et Apple CarPlay/prises USB…

Options (€)

Hi-fi premium	500
Peinture métallisée	650

Jeep Compass *Objectif luxe*

4xe PHEV 190 Altitude — **46 950 €**

Rejet de CO_2 : **45 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**[1]

[1] 8 ans ou 160 000 km pour la batterie.



+ Présentation
+ Habitabilité
+ Agrément mécanique

− Tarif (en hausse de 2 250 €)
− Poids
− Confort à basse vitesse

Le Compass s'offre bouclier, calandre et optiques redessinés et désormais 100 % LED. Mais c'est surtout l'habitacle qui progresse. Plus ergonomique, plus luxueux, au style plus épuré, il gagne en élégance avec des matériaux de meilleure qualité même si la sellerie est en "simili" cuir. L'équipement s'enrichit aussi de nombreuses aides à la conduite de série. Pour le reste, les passagers retrouvent des places arrière spacieuses et faciles d'accès, un coffre bien agencé mais réduit par la taille des batteries. Car le Compass conserve cette version hybride rechargeable dotée d'un 1.3 de 130 ch et d'un bloc électrique de 60 ch. Ce qui lui permet de rouler d'après Jeep sur 47 km en mode électrique (54 km en ville). Le tout en procurant des accélérations et reprises toniques. Rigoureux, le comportement routier n'appelle guère de critiques, excepté un petit manque d'agilité dans les virages et des suspensions trépidantes sur routes dégradées.

Si à l'intérieur les changements sont notables, c'est plus difficile à percevoir à l'extérieur. Pourtant, feux calandre et boucliers sont inédits.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1085.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Les changements vont dans le bon sens. Une dotation enrichie et moderne, des matériaux plus cossus, un style plus élégant et, surtout, un moteur hybride rechargeable à la fois politiquement correct et peu gourmand… Le Compass revient au centre du jeu des SUV compacts, hélas, à un tarif pas des plus attractifs.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 332/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/11,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1 850[2]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,40/1,88/1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	420

[1] Pour 190 ch en cumulés. [2] + 250 Nm électrique.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	183
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,9		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **47**	Capacité réservoir (l) : **36,5**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. mains-libres, Afil active, aide au parking AV/AR + cam. 360°, aff. tête haute, Bluetooth, clim. bizone, détec. pluie/lum., instru. de bord digitale sur écran 10,25 pouces, hayon élec., lect. panneaux, régul. de vit. adapt., rétros rab. élect., surv. angles morts, syst. multimédia sur écran 10,1 pouces avec GPS…

Options (€)

Phares full LED	500
Toit ouvrant panoramique	1 200
Sellerie cuir + sièges AV chauff.	1 600

Kia Stonic *Peut mieux faire*

1.0 T-GDi MHEV 100 GT-Line — **26 390 €**

Rejet de CO_2 : **133 g/km** | Malus écologique : **260 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



Pas de révolution sur le Stonic pour son restylage de mi-carrière effectué en 2021.

Le Stonic restylé n'évolue que dans le détail à l'extérieur mais il reçoit une hybridation légère assez évoluée puisqu'elle commande l'embrayage afin d'optimiser le fonctionnement en roue libre. En théorie, l'idée semble intéressante. En pratique, c'est raté. Il se montre ainsi désagréable en ville et nuit clairement à l'agrément de conduite. Un comble pour un SUV destiné à un usage urbain. De plus, il n'est pas beaucoup plus sobre. Sur la route, le Stonic se révèle bruyant à froid. Le comportement routier se montre sain mais manque de dynamisme. Le confort manque aussi de souplesse à cause de suspensions un peu raides. Heureusement, les performances restent correctes et similaires à ses rivales. Dans l'habitacle, les occupants sont mieux lotis que le conducteur en profitant notamment d'une habitabilité convenable. A l'arrière, deux adultes peuvent, par exemple, s'installer confortablement sans toucher le plafond. Un bon point qui malheureusement nuit au volume du coffre. La modularité pourrait aussi être améliorée surtout pour un véhicule à vocation familiale.

+ Style
Equipements de série
Garantie de 7 ans

– Finition
Agrément routier
Coffre petit

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1090.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Mis à part son style plutôt avenant, le Kia Stonic, même restylé, joue une partition convenue, sérieuse voire «terne». Son système de micro-hybridation aurait pu le rendre attractif… sauf qu'il se révèle peu efficace. Face à des rivales séduisantes, Kia va devoir revoir sa copie même si les tarifs restent compétitifs.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	172 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,14/1,76/1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	335

Performances

Vitesse maxi (km/h)	176
1 000 m D. A. (s)	33,3
0 à 100 km/h (s)	11,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6ª/5ª/4ª	21,2/15,2/11,5
Freinage 90/130 km/h (m)	32/67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,5		
Ville : 6,4	Route : 6,5	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 692	Capacité réservoir (l) : 45	

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, Bluetooth, climatisation, freinage d'urgence auto, détecteurs pluie/luminosité, jantes alliage, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, rétros électriques, système multimédia + écran tactile, prises USB, vitres électriques…

Options (€)

Peinture métallisée	550
Crochet d'attelage	313
Toit ouvrant panoramique	500

Kia Niro *Sans fil et prêt à en découdre*

1.6 T-GDI Hybride 141 Premium — **37 390 €**

Rejet de CO_2 : **105 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



Cette version hybride simple est 7 100 € moins chère que l'hybride rechargeable. Un écart non négligeable…

Le récent Niro hybride conserve le 4 cylindres 1.6 T-GDi essence de 105 ch du précédent opus, épaulé de 43,5 ch électriques pour 141 ch combinés. Élaborée autour de la nouvelle plateforme K3, cette deuxième génération gagne 2 cm d'empattement. Une évolution fructueuse pour l'habitabilité, avec des places arrière parmi les plus charitables de la catégorie, au niveau des genoux en particulier. L'étirement a aussi permis d'accroître le coffre, qui passe de 382 à 451 dm³, la batterie du système hybride migrant sous la banquette. Dès les premiers kilomètres, le Niro montre un appréciable équilibre routier, avec une tenue de cap rigoureuse et des changements d'appui maîtrisés même si quelques mouvements de caisse gênent. Rien de rédhibitoire surtout que le niveau de confort est remarquable. Enfin, sans être un foudre de guerre, le Niro offre un agrément correct avec une grande douceur de fonctionnement et un rapport prix/prestations attractif, malgré une hausse des tarifs.

+ Confort
Présentation flatteuse
Prix/équipement/garantie

– Peu dynamique
Gestion de la boîte DCT6
Pas de baisse de la conso

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1114.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Kia Niro hybride "2022" demeure un SUV compact peu énergique. Il est cependant plus douillet qu'autrefois. Bien présenté et parfaitement équipé, il a un bel avenir commercial devant lui. D'autant qu'en dépit de l'inflation de ses tarifs, il s'impose toujours comme l'un des moins onéreux de sa catégorie…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 580/non
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/1,32
Puissance maxi (ch à tr/mn)	141/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	147 à 4 000[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	nc
Dimensions (L/l/h) (m)	4,42/1,83/1,55
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	451

[1] 105 ch à 4 700 tr/mn (therm.) + 43,5 ch (élec.). [2] +175 Nm (élec.); couple cumulé : **265 Nm.**

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	162
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,6		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 42	

* Données constructeur.

Équipements de série

8 airbags, accès/dém. sans clé, aide au park. AV/AR, cam. de recul, charg. induc., clim. bizone, combiné d'instru. num., détec. pluie/lum., feux AV 100 % LED, frein. urg. auto., hayon élec., jantes alu 18 pouces, lect. des panneaux, rég. vit. adapt., sièges AV élec. et chauff., surv. pression des pneus, syst. multim. sur écran tactile 10,25 pouces, GPS…

Options (€)

Système audio Harman Kardon	500

Kia Niro *Une génération pour convaincre*

▶ 1.6 Hybride Rechargeable 183 Premium — **44 240 €**

Rejet de CO_2 : **18 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **5 ans, km illimité**



L'originalité esthétique du nouveau Niro : ses panneaux de custode proposés en option en noir ou en gris.

Nouvelle plateforme, nouvelle apparence mais un format conservé à mi-chemin entre break et SUV pour le Niro II qui gagne aussi une direction bien calibrée, précise et beaucoup plus informative. Le progrès est tout aussi perceptible en ce qui concerne les aides à la conduite. Sur les performances, le Niro fait aussi bonne figure, bien aidé par une boîte de vitesses qui joue la douceur. À l'aise en ville, il est également dans son élément sur autoroute, mais il est trahi par d'importants bruits de roulement. Dommage, car son moteur thermique paraît peu sonore. On regrette aussi le manque de mordant du freinage. À bord, ce Niro II n'offre pas une ergonomie des plus limpides. Il faut composer avec un système multimédia moderne, mais dont les menus sont loin d'être simples. Le coréen associe par ailleurs des matériaux flatteurs et d'autres peu qualitatifs. Il reprend toutefois nettement des couleurs au chapitre habitabilité. Enfin, toujours très bien placé sur le plan tarifaire au regard de sa dotation, il se distingue également avec une consommation modérée.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1117.

+ Système hybride abouti
Consommation mesurée
Énormes progrès dynamiques

– Insonorisation à revoir
Détails de finition
Ergonomie discutable

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Niro démontre par ses performances et ses prestations qu'il est comparable au fleuron de la catégorie, le Peugeot 3008. Et ce, grâce à son habitabilité et aux progrès réalisés sur le plan dynamique. Si l'on considère le plan tarifaire, là, il n'y a plus photo, il ravit la palme. D'autant qu'il embarque une technologie des plus modernes.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 580
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	183/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	147 à 1 750[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,42/1,83/1,55
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	364

[1] 105 ch à 5 700 tr/mn (thermique) + 84 ch (élec.). [2] + 203 Nm élec. (couple cumulé : **265 Nm**).

Performances

Vitesse maxi (km/h)	193
1 000 m D. A. (s)	30,2
0 à 100 km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,2
Freinage 90/130 km/h (m)	31/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,6		
Ville : **5,2**	Route : **5,3**	Autoroute : **6,3**
Autonomie (km) : **660**[1]	Capacité réservoir (l) : **37**	

[1] 46 km en électrique.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide park. AV/AR, clim. bizone, cam. de recul, détec. pluie/lum., frein de parking auto, instru. numérique, syst. multimédia + écran tactile, jantes alliage 18 pouces, vitres électriques…

Options (€)

Custodes contrastées	400
Peinture métallisée	650
Pack Sécurité (syst. anticollision, alerte angles morts…)	1 000

Kia Niro *Branché et polyvalent*

▶ 64,8 kWh EV 204 ch Premium — **48 290 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



Le nouveau Niro opte pour un style résolument moderne et à la personnalité bien plus marquée que sur le premier opus.

Le Niro électrique conserve 204 ch avec une pile de 64,8 kWh pour 396 km d'autonomie moyenne mesurée. Pas mal, d'autant que les performances suivent. Mais la priorité est donnée au confort avec un efficace amortissement absorbant à basse vitesse… mais qui génère des mouvements de caisse quand on hausse le rythme. On note aussi des remontées de couple dans la direction en sortie de courbe. Le coréen doit être mené avec souplesse pour offrir son meilleur visage. L'habitacle, lui, été remodelé et s'offre un bel écran de 10,25 pouces, une présentation en net progrès à l'instar de la qualité des matériaux et des ajustements. Ajoutez-y une position de conduite agréable, des sièges bien dessinés, une banquette arrière inclinable et un espace correct pour les jambes. Banco ! Ou presque, car sur le plan tarifaire, cette version Premium n'est pas donné. Quant aux finitions intermédiaires, elles ne peuvent plus prétendre au bonus. Si la dotation est très complète, ce Niro n'est plus aussi compétitif qu'avant même si une remise est surement négociable.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1118.

+ Performances
Confort de suspensions
Consommations basses

– Vitesse de recharge
Remontées de couple
Ressenti de la direction

NOTRE AVIS ★★★★☆

Comparé à son prédécesseur, le Kia Niro EV progresse sur tous les niveaux. Ainsi, il ne néglige pas l'habitabilité et l'accueil des passagers, et sa présentation séduit. Pour un usage quotidien urbain ou périurbain, il se révèle plaisant et confortable. Il est en outre bien placé sur le plan tarifaire pour l'instant, surtout au regard des équipements fournis.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/64,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	255/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,42/1,83/1,57
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	503

Performances

Vitesse maxi (km/h)	171
1 000 m D. A. (s)	29,1
0 à 100 km/h (s)	8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,5
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Autonomie

Moyenne (km) : 396		
Ville : **423**	Route : **446**	Autoroute : **319**
Conso. (kWh/100 km) : **16,7**	Charge normale/rapide : **30 heures/43 mn**[1]	

[1] Sur supercharger 300 kW (donnée constructeur).

Équipements de série

7 airbags, AFIL, aide au stationnement et caméra de recul, avert. angles morts, Bluetooth, clim auto bizone, instr. num., jantes all., LED, régul./lim. de vitesse, syst. multimédia écran tactile/GPS/Apple et Android/USB…

Options (€)

Peinture biton	450
Peinture métallisée	600
Pack DriveWise Plus (conduite sur autoroute niv. II…)	1 500

Kia Sportage *De quoi rebattre les cartes*

1.6 CRDi 136 GT Line Premium — **46 240 €**

Rejet de CO_2 : **132 g/km**	Malus écologique : **240 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **7 ans ou 100 000 km**



+ Rapport prix/équipements
+ Homogénéité d'ensemble
+ Habitabilité

− Châssis perfectible
− Coffre étroit
− Caractère pataud

Ce nouvel opus au style affirmé joue la carte de la tranquillité dans cette version diesel de 136 ch des plus discrètes et aux performances très correctes. Sur route, en effet, il préfère le confort au sport : sa suspension manque même parfois d'efficacité et génère des mouvements de caisse importants, alors qu'il se montre par ailleurs assez pataud dans les virages. Tout comme le Tucson, il bénéficie en outre d'une micro-hybridation évoluée qui ménage de longues plages de roue libre très agréables. À l'intérieur, le Sportage arbore une instrumentation numérique moderne, des matériaux cossus et une finition léchée. À l'arrière, l'espace aux jambes est de surcroît royal. On peut alors regretter l'absence de banquette coulissante, ainsi qu'un volume de coffre en retrait par rapport à la concurrence. Sur le plan budgétaire, il n'est peut-être pas le moins cher de la catégorie, mais il peut revendiquer la palme de l'équipement le plus complet. Ici, presque tout est de série. Seul regret, sa consommation, certes limitée, mais qui déçoit pour un modèle diesel micro-hybridé.

Entre son petit appétit, ici en diesel 136 ch, et son look futuriste, le dernier Sportage multiplie les atouts. Cette version a pris 1 650 € en deux ans.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1104.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

À peine moins spectaculaire que son cousin Tucson, le Sportage séduit par son rapport prix/équipements très avantageux et son homogénéité d'ensemble consacrant une formule tournée vers le confort plus que la sportivité. Il ne lui manque qu'un châssis plus incisif et un coffre un peu plus grand pour faire un sans-faute.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,52/1,87/1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	470

Performances

Vitesse maxi (km/h)	175
1 000 m D. A. (s)	32,8
0 à 100 km/h (s)	10,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,1
Freinage 90/130 km/h (m)	31/62

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,5		
Ville : **6,5**	Route : **6,5**	Autoroute : **6,5**
Autonomie (km) : **830**	Capacité réservoir (l) : **54**	

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide au dém. en côte, clim. auto., freinage auto. d'urgence, détec. pluie/lum., régul./lim. de vitesse adaptatif, jantes en alliage, instru. num., syst. multiméd. sur écran tactile, GPS, USB, Bluetooth, rétros et vitres élec., volant cuir, …

Options (€)

Peinture métallisée	650

Land Rover Evoque *In vino veritas*

P200 Flexfuel Dynamic HSE — **67 900 €**

Rejet de CO_2 : **199 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **11 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Fiscalité et ravitaillements
+ Moins d'émissions
+ Agrément préservé

− Autonomie réduite
− Boîte peu agréable
− Lacunes d'équipements

Les mesures environnementales ont conduit Jaguar-Land Rover à développer des moteurs moins gourmands. L'Evoque étrenne ainsi un 2.0 turbo Flexfuel fonctionnant au superéthanol-E85. Une bonne idée côté porte-monnaie, car ce carburant affiche en moyenne un tarif de 0,67 € le litre et évite le malus ! Et cocorico, la France est le premier producteur de bioéthanol dit de « génération avancée ». Il est issu de la fermentation des déchets forestiers, des pailles de blé, des tiges de maïs ou encore des résidus de nos vendanges : les marcs de raisin. Dernière bonne nouvelle, cette déclinaison conserve son agrément de conduite et ses capacités en tout-terrain. Tout n'est pas rose pour autant. La boîte automatique manque de réactivité. Le poids influe sur les distances de freinage. La consommation est également importante avec 12,2 l/100 km en moyenne. Et que dire du tarif ? Haut perché, il oblige tout de même à passer par la case option pour profiter d'équipements devenus standards sur un simple Renault Captur.

Se faire plaisir avec un SUV essence de caractère en polluant moins, nous validions et applaudissions… mais Land arrête cette version !

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1089.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

En fonctionnant à l'E85, l'Evoque P200 MHEV échappe désormais à un lourd malus et accessoirement optimise les émissions de particules fines. Ce SUV offre donc une solution écologique, économique (malgré une consommation élevée) et surtout moins contraignante à l'usage que l'hybride rechargeable…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	200 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 200
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	4,37/2,00/1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	387

Performances

Vitesse maxi (km/h)	213
1 000 m D. A. (s)	30,1
0 à 100 km/h (s)	8,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,8
Freinage 90/130 km/h (m)	35/73

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 12,2		
Ville : **14,4**	Route : **11,3**	Autoroute : **10,9**
Autonomie (km) : **549**	Capacité réservoir (l) : **67**	

Équipements de série

6 airbags + piéton, AFIL active, hayon électrique, jantes alliage 18 pouces, sellerie cuir, système multimédia avec écran tactile/GPS/Android Auto et Apple CarPlay/prises USB…

Options (€)

Accès mains-libres	529
Conduite semi-autonome niv. II	1 110
Peinture métallisée	982
Suspensions pilotées	1 178

Lexus LBX *Lexus fait dans le mini*

1.5 Hybrid 136 Elegant 4x2 — **38 800 €**

Rejet de CO_2 : **100 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Le LBX est un peu plus qu'un clone du Toyota Yaris Cross. Profondément modifié, il s'offre une indéniable montée en gamme avec sa planche de bord propre dotée d'un écran pouvant aller jusqu'à 12,3 pouces. La dotation est aussi plus élevée avec des aides à la conduite plus performantes, comme la caméra 360° et l'affichage tête haute. En revanche, on sera toujours aussi à l'étroit aux places arrière. Différent extérieurement du Yaris Cross, il est plus long d'un centimètre, plus bas de quatre et plus large de cinq. Question motorisation, le LBX lui reprend le 1.5 hybride maison qui vient d'évoluer et qui sait se montrer très sobre, avec une consommation annoncée de 4,3 l/100 km. Malheureusement, il n'est livré qu'avec la boîte CVT, pas vraiment idéale pour l'agrément de conduite. Néanmoins, le LBX s'illustre par un très grand confort. Ses voies plus larges et son empattement sensiblement plus long lui confèrent une tenue de route rassurante et sereine. Revers de la médaille, il n'offre pas une once de dynamisme.

Le Lexus LBX reprend la même structure que le Toyota Yaris Cross.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1149.**

+ Isolation acoustique
Consommation
Ambiance intérieure

− Boîte de vitesses
Prix (+ 1 000 € déjà)
Habitabilité arrière

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le LBX est le plus petit modèle jamais produit par Lexus. néanmoins, cette descente en gamme lui va très bien. Raffiné et bien fini, le LBX a la ferme intention de ne pas faire de la figuration sur le marché des modèles urbains haut de gamme. Reste qu'avec un prix aussi haut perché, il aura du mal à convaincre.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 490/non
Batterie/Capacité (kWh)	nickel-hydrure-métal/1
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	120 à 3 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,19/1,83/1,56
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	400

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,3		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 837	Capacité réservoir (l) : 36	

* Données constructeur.

Équipements de série

AFIL, aides au parking AV/AR, banquette 40/60, Bluetooth, détection obstacles AR, jantes alliages 18", lecture des panneaux, rég/lim de vit. adaptatif, rétros et vitres élec., syst. multimédia…

Options (€)

Pack Tech (accès et dém. sans clé, chargeur à ind, cockpit num. 12,3", hayon élec.)	1 500
Peinture métallisée	1 000

Lynk & Co 01 *L'attaque du clone*

1.5 PHEV 261 — **44 500 €**

Rejet de CO_2 : **27 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **4 ans, 80 000 km[1]**

[1] Les batteries sont garanties 8 ans ou 120 000 km.



Lynk & Co appartient au géant chinois Geely, à l'instar de Volvo. Produit depuis 2017, le "01" est vendu en France près de 10 000 € moins cher que son cousin XC40 ! Il propose aussi une formule de location à 500 € par mois tout compris, sans engagement, avec assurance et entretien (pour 15 000 km annuels maxi). Doté d'un style avenant à l'extérieur, il profite d'une présentation moderne et bien finie à l'intérieur avec son large écran multimédia horizontal original, tout comme ses aérateurs. L'espace arrière est lui aussi appréciable, le coffre offrant un volume satisfaisant. Son seuil est un peu haut, mais il propose un utile double fond pour ranger les câbles. Sous le capot, le SUV adopte le 3-cylindres du XC40 associé à un électromoteur soutenu par une batterie de 14,1 kWh lui offrant une autonomie électrique de près de 45 km. Après 5 h de charge, rassasié, le "01" affiche une belle vitalité. Il s'avère agréable à mener et l'on prend plaisir à son bord, tant il est bien insonorisé, et ce, malgré un confort de suspension perfectible.

L'an dernier, le 01 a augmenté son prix de 3 000 €. La version restylée arrive avec plus d'autonomie électrique.

▶ **Essai non paru.**

+ Performances électriques
Rapport prix/équipement
Habitabilité

− Marque inconnue
Confort de suspension
Qualité de certains matériaux

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec son "coeur" de Volvo éprouvé et performant, qui plus est allié à une batterie plus généreuse, son bon rapport prix/équipement, ainsi que sa garantie rassurante, sans oublier à ce titre la prise en charge de l'entretien au sein du réseau de la marque "suédoise", le Lynk & Co pourrait bien créer la surprise.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 477/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/14,1
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 5 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	265 à 1 500[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,54/1,86/1,95
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	466

[1] + 82 ch élec. (pour 261 ch combinés). [2] + 60 Nm élec.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,2		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc[1]	Capacité réservoir (l) : 42	

[1] 69 km en élec. mixte (81 km élec. en ville).
* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, clé mains-libres, conduite semi-auto., frein. d'urg. auto., lect. panneaux, cam. de recul, clim. auto., capteurs pluie/lumin., surv. angl. morts, écran tactile, GPS, syst. audio10 HP, jantes alliage 20 pouces…

MG ZS *Basique instant*

▶ 1.0 T-GDi 111 ch Luxury — **20 990 €**

Rejet de CO_2 : **149 g/km** | Malus écologique : **2049 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



+ Confort et habitabilité
Rapport prix/équipement
Garantie 7 ans

– Performances médiocres
Peu dynamique
Mécanique désagréable

Le ZS tente de concurrencer le Duster avec cette offre 100 % thermique dotée d'un 1.0 turbo de 111 ch. En grimpant à bord, le conducteur est d'emblée séduit par le moelleux des sièges qui participent au bon confort et vont de pair avec un amortissement très souple. Ce bien-être continue avec une habitabilité généreuse. Seule la banquette semble implantée trop bas. Mention très bien pour le volume de coffre même si le chargement est entaché par une imposante marche. C'est sur route que les choses se gâtent… Mou, peu enclin à monter dans les tours, sujet aux à-coups à bas régime et associé à un embrayage peu progressif, le 3 pattes d'origine GM souffre d'une transmission trop longue qui pénalise les reprises. Si la tenue de route rassure, le comportement routier n'a rien de dynamique. Pour le reste, cette version huppée propose une dotation complète malgré l'absence de climatisation automatique ou encore une instrumentation 100 % numérique à la lisibilité très perfectible. Mais à 20 990 €, l'acheteur en a pour son argent.

Le ZS thermique se distingue extérieurement de la version électrique par l'adoption d'une calandre classique.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1119.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Bien construit, confortable, habitable et silencieux, ce ZS 100 % thermique souffre en revanche de prestations dynamiques très moyennes, à commencer par ses performances mécaniques. Son tarif peut séduire, d'autant qu'il dispose de (presque) tous les équipements nécessaires de série, mais un Dacia Duster fait toujours mieux.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	111 à 5 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	160 à 1 800
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,23/1,81/1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	490

Performances

Vitesse maxi (km/h)	152[1]
1 000 m D. A. (s)	33,8
0 à 100 km/h (s)	11,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	37,7/24,4/16,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31/66

[1] 175 km/h en 4e.

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,6		
Ville : 7,6	Route : 7,5	Autoroute : 7,8
Autonomie (km) : 592	Capacité réservoir (l) : 45	

Équipements de série

4 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au démarrage en côte, alarme, avertissement de trafic arrière, banquette 40/60, Bluetooth, caméra à 360°, clim. manuelle, compteurs numériques, détecteurs pluie/luminosité, ESP, sellerie similicuir, sièges AV chauffants, siège conducteur électrique, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran tactile, GPS, Apple CarPlay/Android Auto, prises USB, toit ouvrant électrique…

Options (€)

Peinture métallisée	650

MG ZS *Place aux choses sérieuses*

▶ 70 kWh EV 156 ch Autonomie Étendue Luxury — **32 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



+ Autonomie
Rapport prix/équipements
Comportement routier

– Manque de charisme
Tenue de route sans saveur
Finitions perfectibles

Arrivé en 2019, restylé dès la fin 2021, le ZS a pu gagner en personnalité avec une proue plus reconnaissable. Il a aussi su s'améliorer sur l'ambiance à bord et la finition, de belle facture. Les matériaux sont plaisants au toucher et l'assemblage est assez rigoureux, même si certains raccords en bas de console peuvent progresser. La mise à jour technologique est aussi intéressante. L'inédit cockpit numérique (7 pouces) et le nouvel écran multimédia (10,1 pouces) sont désormais au goût du jour. De plus, ici tout est de série (peinture exceptée). L'habitabilité comme le volume de coffre restent satisfaisants. La puissance de l'électromoteur et la capacité de la batterie ont été relevées. Les performances en sortent ainsi améliorées. Le ZS EV peut désormais parcourir 330 km en moyenne et 271 km sur autoroute. Le comportement évolue quant à lui à la marge. Conduit énergiquement, l'auto se montre rassurante, avec une tenue de route sans saveur, mais une direction assez précise et un freinage correct. Dernier atout du ZS: son tarif encore sans concurrence.

Avec 7 000 € de bonus versé par MG, le ZS Luxury s'affiche à 32 990 €.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1100.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Un réseau qui s'étoffe, une autonomie en net progrès, une habitabilité et un comportement routier satisfaisants, adjoints à un rapport prix/équipements imbattable… Le MG ZS EV arrive à maturité sur un marché en expansion. Avec davantage de charisme et une technologie mieux maîtrisée, son successeur devrait cartonner !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/70
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	280/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur[1]
Dimensions (L/l/h) (m)	4,32/1,81/1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	455

[1] 1 rapport.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	179
1 000 m D. A. (s)	30,4
0 à 100 km/h (s)	8,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,2
Freinage 90/130 km/h (m)	33/67

Autonomie

Moyenne (km) : 331		
Ville : 365	Route : 359	Autoroute : 271
Conso. (kWh/100 km) : 19,9	Charge normale/rapide : 10h40/7	

Équipements de série

6 airbags, Afil active, caméra de recul 360°, Bluetooth, climatisation automatique, chargeur embarqué 11 kW, freinage d'urgence automatique, instrumentation numérique 7 pouces, jantes 17 pouces, lecture des panneaux, régulateur de vitesse adaptatif, système multimédia sur écran tactile 10,1 pouces, GPS, USB, toit panoramique…

Options (€)

Peinture métallisée	650

Mazda MX-30 *Faut pas r-ever*

e-Skyactiv R-EV Makoto — **41 350 €**

Rejet de CO_2 : 21 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 9 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km



Le moteur rotatif cher à Mazda revient ici sous la forme d'un monorotor de 830 cm³. Fort de 75 ch, il sert uniquement à entraîner un générateur alimentant le moteur électrique et/ou rechargeant la batterie. En pratique, il s'assimile à une offre hybride rechargeable, dotée d'une autonomie de 85 km annoncés, et d'un réservoir de 50 litres permettant de poursuivre le trajet batteries vides. Sur le papier, le concept séduit mais rapidement, c'est la déception quand le rotatif entre en action. Car autant le MX-30 s'avère plaisant en mode électrique autant il déçoit en mode thermique. Un bruit de machine à laver en mode essorage envahit l'habitacle. Pour ne rien arranger, il est gourmand avec 8 l/100 km sur route et peu performant avec ses 75 ch. Un conseil évitez les longs trajets surtout que le confort n'est pas sans reproche car les suspensions ont été raffermies pour supporter les kg supplémentaires embarqués par rapport à la version 100 % électrique. Résultat, le châssis est moins incisif et distille un compromis confort/tenue de route quelconque.

Extérieurement, rien ne distingue ce MX-30 "hybride rechargeable", d'un MX-30 classique, 100 % électrique.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1145.

+ Autonomie électrique
Equipement riche
Originalité technique

– Conso batterie vide
Moteur rotatif bruyant
Confort en retrait

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Mazda tient à maintenir le moteur rotatif en vie. Mais son application en tant que générateur du moteur électrique pèche entre autres par la consommation d'essence et le niveau sonore. L'autonomie en mode tout électrique est satisfaisante, mais il faudrait davantage d'arguments face à une rude concurrence.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	830/non
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/17,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	170/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,39/1,80/1,56
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	350

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	14
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

Accès/démarrage sans clé, affichage tête haute, AFIL active, aide park. AV/AR + caméra recul, 7 airbags, Bluetooth, clim auto, détecteurs somnolence, freinage auto d'urgence, jantes alu 18 pouces, lect. panneaux, LED matriciels, pompe à chaleur, prise 240 V, régulateur vitesse adaptatif, sièges conducteur élec., sièges AV chauffant, volant chauffant…

Options (€)

Pack Premium	1 400
Peintures métallisées	700
Toit ouvrant	800

Mercedes EQA *Le bonus pour credo*

250+ Edition — **46 950 €**

Rejet de CO_2 : 0 g/km	Bonus écologique : 4 000 €	Puissance fiscale : 7 CV	Garantie : 2 ans, km illimité



Pour profiter du bonus écologique de 4 000 €, cet EQA s'affiche sous les 47 000 €. Un tarif "bas" qui laisse entrevoir une longue liste d'options : le pratique système Apple CarPlay / Android Auto coûte par exemple 400 €. L'habitacle conserve la qualité Mercedes avec une finition sans reproche grâce à de bons matériaux. Côté présentation, l'EQA, en reprenant la planche de bord de la Classe A, avec ses dalles numériques, fait un maximum d'effet. Les deux écrans de 10,25 pouces, accolés pour donner l'impression de ne faire qu'un, délivrent des informations claires et lisibles. L'habitabilité est conforme à la catégorie notamment à l'arrière avec un espace aux jambes suffisant. C'est plus décevant au niveau du coffre, limité à 333 dm³. Dès les premiers tours de roue, l'EQA se révèle comme une traction précise et offre un comportement routier assez dynamique. Les mouvements de caisse sont ainsi bien maîtrisés. La puissance de 190 ch se montre toutefois un peu limitée pour tracter les 2029 kg. Les performances sont correctes pour le quotidien.

Grâce à sa batterie, l'EQA dispose d'une autonomie moyenne de 365 km. Une valeur rassurante au quotidien.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1153.

+ Confort/comportement
Capacité de la batterie
Présentation moderne

– Consommation
Habitabilité
Volume de coffre

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Avec ces nouvelles politiques tarifaires à la baisse, une question mérite d'être posée. La fiscalité française aurait-elle eu le mérite de pousser les constructeurs à ajuster leurs prix ? À vous de juger. Mais, désormais, le tarif de ce Mercedes EQA, certes encore élevé, a… indéniablement baissé.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/70,5
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,46/1,83/1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	333

Performances

Vitesse maxi (km/h)	158
1 000 m D. A. (s)	31
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,5
Freinage 90/130 km/h (m)	34/66

Autonomie

Moyenne (km) : 365		
Ville : 380	Route : 410	Autoroute : 310
Conso. (kWh/100 km) : 19,5	Charge normale/rapide : 6h40/35 mn	

Équipements de série

7 airbags, AFIL active, aide parking AVAR, caméra recul, clim auto, capteurs pluie/lumin., AFU auto, induction, cockpit numérique, jantes alliage 18 pouces, phares LED, régul./limiteur de vitesse, rétros rabat. élec., vitres élec., syst. multimédia + écran tactile/Bluetooth/USB…

Options (€)

Affichage tête haute	4 550
Conduite semi-autonome	1 400
Toit ouvrant	1 450
Peinture métallisée	950

Mini Countryman *Plus vraiment Mini !*

C 170 ch Classic — **42 270 €**

Rejet de CO_2 : **142 g/km** | Malus écologique : **1 172 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Fini le format citadin : le nouveau Countryman, se classe désormais dans la catégorie des SUV compacts.

Le Countryman n'a plus rien de Mini, ni dans la taille ni dans le style. Mais au moins à l'intérieur, il opte pour un original écran rond de 24 cm de diamètre. La présentation et la finition, malgré quelques plastiques peu qualitatifs, sont soignés. L'habitabilité est correcte, et la dotation de série aussi. Mais la politique des packs sur la liste des options est assez désagréable tant elle fait grimper la note finale. Sur la route, le bloc 3 cylindres micro-hybridé de 170 ch ne peut faire de miracle face à l'embonpoint du Countryman. Bonne nouvelle néanmoins, la consommation moyenne est à saluer. Sur le plan dynamique, le conducteur appréciera une direction très centrée et précise. La suspension se montre percutante à très basse vitesse mais devient prévenante au-delà. Reste qu'en devenant aussi volumineux, le Countryman a définitivement perdu l'esprit "kart" souvent associé à la marque. Cette génération apparaît aussi un peu plus bruyante sur autoroute, où les bruits d'air se montrent plus présents.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1154.**

+ Intérieur original
Consommation
Habitabilité

– Que reste-t-il de Mini ?
Seuil de coffre haut
Options en packs

NOTRE AVIS ★★★★☆

Plus musclé, plus spacieux et plus sobre que son prédécesseur, le dernier Countryman devient un SUV compact de luxe presque comme les autres. L'ambiance intérieure et le système multimédia originaux le sauvent de la banalité, mais ces atouts restent maigres pour conserver les valeurs de la marque.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	170 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,45 / 1,85 / 1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	460

Performances

Vitesse maxi (km/h)	206
1 000 m D. A. (s)	30,2
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,4
Freinage 90/130 km/h (m)	32/67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,9		
Ville : 7,5	Route : 6,7	Autoroute : 6,6
Autonomie (km) : 782	Capacité réservoir (l) : 54	

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AR, avertisseur de trafic AR, banquette rab. 40/20/40, caméra de recul, clim auto bizone, capteurs pluie/lumin., éclairage d'ambiance, freinage auto d'urgence, hayon élec., jantes alliage 17 pouces, phares 100 % LED, réglages de modes de conduite, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie simili, système multimédia avec écran tactile/GPS connecté/prises USB/Android Auto et Apple CarPlay, volant sport chauffant…

Options (€)

Conduite semi-autonome	2 000

Mini Countryman *Mini Family*

SE All4 Favoured XL — **55 570 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Avec 313 ch, le Countryman Cooper S électrique a forcément la patate. Mais s'il ne déçoit pas à l'usage, côté plaisir de conduite et sensation...

A défaut de faire Mini, le troisième Countryman propose un dessin extérieur original. Dans l'habitacle, la planche de bord épurée recouverte d'un tissu fabriqué à partir de matières recyclées épaulée par l'inédit écran circulaire fait belle impression. Le coffre peut séduire les familles avec un volume de 460 dm³ et même 1450 dm³ une fois la banquette rabattue. Question dynamique, cette version SE All4 affiche 313 ch en puissance cumulée grâce à ses deux moteurs électriques de 190 ch (un par essieu pour assurer la transmission intégrale). La batterie de 64,6 kWh nets doit permettre une autonomie d'environ 300 kilomètres. Débordant de couple avec ses 494 Nm, ce SUV est capable de relances éclair, mais il se montre aussi docile à souhait. Son agrément est renforcé par une direction précise, une pédale de frein bien calibrée pour une voiture électrique et un comportement serein. La suspension abaissée de 15 mm s'avère ferme mais reste confortable malgré notre monte de 20 pouces et garantit une bonne maîtrise des mouvements de caisse.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1156.**

+ Performances/confort
Présentation
Habitabilité

– Autonomie réelle
Charge peu rapide
Tarif élevé

NOTRE AVIS ★★★★☆

Plaisant à conduire et à regarder, le Countryman électrique séduit. D'autant qu'il a désormais tous les fondamentaux d'un SUV compact spacieux et confortable. Mais il pèche en autonomie et ne recharge pas vraiment de manière premium. Le montant élevé du tarif et les options onéreuses sont aussi un souci.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	li-ion/64,6
Puissance maxi (ch à tr/mn)	313/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	494/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,44/1,84/1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	460

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : nc		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 18,1	Charge normale/rapide : 10h/29 mn	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, banquette 40/20/40, dossiers AR inclinables, Bluetooth, câble type 3, carte Ionity Plus 1 an, clim bizone, capteurs pluie/lumin., hayon électrique, jantes alliage 18 pouces, LED, régul./limit. de vitesse, sellerie similicuir, sièges baquets JCW, système multimédia écran circulaire 24 cm/syst audio/GPS connecté/Apple CarPlay et Android Auto/wifi/prises USB, volant sport chauffant…

Options (€)

Jantes 20 pouces	1 670

Mitsubishi ASX *Un losange plein de diamants*

HEV 143 Instyle — **38 490 €**

Rejet de CO_2 : 108 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 5 CV	Garantie : 5 ans ou 100 000 km



Mitsubishi devait quitter l'Europe. Finalement le japonais reste... et propose des modèles Renault clonés. C'est ainsi que le Captur devient l'ASX. Mitsubishi a pris dans la gamme le moteur hybride non rechargeable de 143 ch. Pas de surprise à l'intérieur, l'habitacle est un copié-collé. L'ergonomie bien étudiée permet de prendre ses repères rapidement. Mitsubishi a eu la bonne idée de garder la banquette coulissante (de série), pour privilégier au choix le volume de coffre ou l'espace aux jambes des passagers arrière. À la conduite, pas de surprise non plus. Châssis, suspensions, moteur et boîte de vitesses sont en tous points identiques.

Regardez de plus près, non ce n'est pas un Renault Captur mais bien un Mitsubishi ASX.

+ Consommations
Garantie 5 ans
Habitabilité

– Pas de personnalité
Prix
Confort ferme

Avec ses avantages (la sobriété) et ses inconvénients (comme d'être un peu bruyant). Si l'agrément de conduite est au rendez-vous dans la plupart des situations, il se dégrade un peu s'il prend l'envie au conducteur de hausser le rythme. La boîte à crabots manque alors de réactivité et peine à suivre. Un défaut déjà constaté sur le Renault. Alors la différence entre les deux ? Tout est dans la dotation et la garantie.

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Avec le nouvel ASX, il ne faut pas chercher l'originalité, puisqu'il s'agit d'un simple copié-collé du Renault Captur. Néanmoins, Mitsubishi part avec un véhicule relativement bien né qui affiche une belle sobriété. Sa différence se fera au niveau des équipements, et surtout grâce à sa garantie cinq ans ou 100 000 km.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/1,3
Puissance maxi (ch à tr/mn)	143/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	148 à 3 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,23/1,80/1,58
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	336

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,1		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 882	Capacité réservoir (l) : 48	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide au parking AV et AR + cam. de recul, alerte de franchissement de ligne, Bluetooth, clim bizone, dét. angles morts, dét. pluie.luminosité, jantes 18", lecture des panneaux, phares LED + gestion code/phare auto, rég. et lim. de vitesse adaptatif, syst. multimédia + GPS…

Options (€)

Peinture métalisé	500
Peinture spéciale	750

Mitsubishi Eclipse Cross *Retour gagnant*

2.4 PHEV 203 Instyle — **49 990 €**

Rejet de CO_2 : 46 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 5 CV	Garantie : 5 ans ou 100 000 km



Doté d'un style original, l'Eclipse Cross manquait de quelque chose à son arrivée. Avec ce restylage, il gagne en maturité s'offrant une proue plus agressive, une poupe plus homogène et surtout une motorisation hybride rechargeable : un 2.4 essence à cycle Atkinson dérivé de celui de l'Outlander qui développe 98 ch et deux moteurs électriques de 82 ch et 95 ch pour 203 ch cumulés. S'approchant des 2 tonnes, il ne brille pas vraiment en performances mais s'avère au final relativement sobre. À bord, si l'ensemble ne respire pas la franche gaieté, la faute à des plastiques noirs et un design sans fioriture, l'ergonomie est bien pensée et l'équipement est très complet sur cette version Instyle. L'Eclipse s'avère surtout très habitable, avec notamment à l'arrière un espace aux jambes très satisfaisant pour un modèle familial. Son coffre l'est désormais tout autant. Avec un volume de 415 dm³, il fait mieux que le Peugeot 3008 Hybrid (408 dm³). Dommage que son seuil soit aussi élevé et que les passages de roues soient si imposants.

Mitsubishi persiste dans la technologie de l'hybride rechargeable avec l'Eclipse Cross. Il a déjà augmenté de 2 600 €.

+ Quatre roues motrices
Dotation complète
Habitabilité

– Masse importante
Finition moyenne
Accès au coffre

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'Eclipse Cross de départ n'avait laissé aucun souvenir, car disponible qu'avec un seul moteur essence peu adapté. Mitsubishi a revu sa copie avec une version hybride rechargeable très recommandable et surtout technologiquement maîtrisée. Cerise sur le gâteau, son coût s'avère assez raisonnable et le restylage est réussi.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2 360/non
Batterie/Capacité (kWh)	lithium ion/13,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	203/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	193 à 2 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,55/1,81/1,69
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	415

Performances

Vitesse maxi (km/h)	163
1 000 m D. A. (s)	32,5
0 à 100 km/h (s)	10,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,3
Freinage 90/130 km/h (m)	32/62

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,6		
Ville : 8.7	Route : 7.7	Autoroute : 9.3
Autonomie (km) : 500	Capacité réservoir (l) : 43	

Équipements de série

7 aibags, caméra 360°, climatisation automatique, rétroviseurs chauff. et rabattables électriquement, système multimédia avec écran tactile 8", accès et démarrage mains-libres, sièges AV électriques et chauff., toit vitré ouvrant AV, fixe AR, jantes alliage 18 pouces, régulateur de vitesse adataptatif…

Options (€)

Câble de recharge	358
Peinture métallisée	650

Nissan Juke *Un p'tit coup de jaune*

Hybrid 143 ch N-Sport — **35 650 €**

Rejet de CO_2 : **111 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

MODÈLE RESTYLÉ



Pour son restylage de mi-carrière, le Nissan Juke s'offre de nouvelles finitions, un nouvel intérieur et une nouvelle teinte. Les motorisations restent en place, notamment l'hybride 143 ch.

Le restylage du Juke, pionnier des SUV urbains en 2010, lui permettra-t-il de reprendre des couleurs sur le marché ? La couleur, c'est d'ailleurs le principal axe de communication de Nissan : le jaune est, en effet de retour au catalogue, notamment sur la nouvelle finition N-Sport. Elle se caractérise par une robe biton, y compris à bord avec un habillage en Alcantara. La présentation intérieure est moderne et arbore des matériaux de qualité. Au centre de la console trône désormais un écran tactile de 12,3 pouces à l'interface plus intuitive et personnalisable. Les compteurs numériques adoptent également une dalle de cette dimension qui permet de visualiser les nouvelles aides à la conduite rendues obligatoires par le GSR II. Elles sont, ici, désactivables aisément via un bouton paramétrable sur le volant. Sous le capot, le Juke reconduit ses offres essence (114 ch) et hybride classique (143 ch). Ce dernier affiche toujours une consommation raisonnable et une agréable douceur de fonctionnement. Ceci grâce au petit moteur électrique de 49 ch qui se met régulièrement en fonctionnement sous 50 km/h. En revanche, oubliez la conduite dynamique, la boîte multimode à crabots se montrera alors peu réactive. Dommage, le châssis ne demande qu'à se dégourdir les roues. La fermeté des suspensions est encore accentuée par la taille généreuse des pneumatiques. Quant au prix, Nissan a contenu l'inflation, faisant débuter son offre hybride Acenta à "seulement" 30 700 €.

+ Présentation de qualité
Dotation de série
Agrément de concuite

− Mécanique peu dynamique
Suspensions fermes
Volume du coffre

La finition N-Sport n'a de sportive que l'appellation

Le Juke dispose désormais de compteurs et d'un écran tactile de 12,3 pouces.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° .**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Pour relancer son Juke, distancé par une concurrence toujours plus importante, Nissan a opéré le minimum de modifications : un nouvel habillage intérieur et une nouvelle teinte. La version hybride en place s'avère douce et sobre, mais une motorisation plus puissante aurait pu mettre en valeur les qualités du châssis.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/1,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	94 à 5 600[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	148 à 3 600[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6[3]
Dimensions (L/l/h) (m)	4,21/1,80/1,60
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	354[4]

[1] +49 ch élec. [2] +255 Nm élec. [3] 4 vit. therm. + 2 vit. élec. [4] donnée constructeur.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	166
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,9		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 46	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. mains-libres, AFIL active, radars AV/AR, cam. recul, clim auto, dét. pluie/lum., induction, compt. num., jantes 19", peint. biton, rég. vit. adapt., sellerie similicuir/Alcant., vitres et rétros élec., sièges AR rab. 60/40, écran tactile 12,3", GPS/Apple CarPlay et Android Auto/audio Bose…

Options (€)

Pack Techno	1 000
Peinture Jaune Tonic (sur N-Sport)	200



Nissan Qashqai *Les apparences et un peu plus*



Trois ans après la sortie de la troisième génération, le Qashqai évolue en style, se modernise, enrichit ses équipements et étoffe sa gamme. Le tout sans augmenter ses prix ! Alors, banco ?

Ce restylage a le mérite de ne pas passer inaperçu côté esthétique. Pour le reste, Nissan conserve châssis, trains roulants et moteurs. Le choix est laissé entre les deux mécaniques micro-hybrides 12 V de 140 ch et 158 ch et l'hybride e-Power. Fort de 190 ch, cet ensemble distille un agrément proche d'un véhicule 100 % électrique. Le Qashqai accélère avec une certaine vigueur, mais de manière linéaire et douce. Cette sensation de velouté va de pair avec un amortissement de qualité. L'insonorisation progresse aussi. Sur la route, le japonais est rassurant et plaisant à conduire, avec une pointe d'agilité en virage. En revanche, sur le plan de la consommation, avec 6,8 l/100 km, le SUV de Nissan ne brille pas. À bord, le plus visible concerne le grand écran de 12,3 pouces, de série dès l'entrée de gamme Acenta. Quant aux assistances en tout genre, le Qashqai, déjà plutôt en pointe sur le sujet, les optimise encore. À bord, c'est plutôt chic, agréable à l'œil et au toucher, mais avec de petites imperfections d'assemblage. À l'arrière, l'habitabilité et le volume de coffre sont corrects. Quant à la garantie de trois ans ou 100 000 km, elle passe à huit ans sans supplément, mais à condition de faire entretenir sa voiture dans le réseau. Chaque facture dûment visée du tampon du concessionnaire donne droit à une année de garantie supplémentaire pendant huit ans ! Pas sûr que cela leur redonne le sourire, mais cela rassure celui qui sort le chéquier en cas de pépin.

+ Insonorisation
Confort de suspension
Garantie jusqu'à huit ans

− Confort banquette AR
Détails de finition
Consommation

Créé en 2007, le Qashqai a le chic pour rester dans le coup



La direction douce et les suspensions prévenantes offrent un agréable confort de conduite.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1164.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le restylage du Nissan Qashqai est (presque) parfaitement réussi ! Mieux équipé, pas plus cher et garanti jusqu'à huit ans, le SUV urbain et compact de troisième génération avance des atouts commerciaux intéressants pour faire oublier ses petits défauts de finition, ainsi que l'inconfort de sa banquette arrière.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 497/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/1,97
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	330/nc[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,43/1,84/1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	498

[1] Puiss. du moteur élec. Therm. : 158 ch à 4 600 tr/mn. [2] + 250 Nm à 2 400 tr/mn (therm.).

Performances

Vitesse maxi (km/h)	177
1 000 m D. A. (s)	30,2
0 à 100 km/h (s)	8,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,8		
Ville : 6,8	Route : 6,2	Autoroute : 7,4
Autonomie (km) : 808	Capacité réservoir (l) : 55	

Équipements de série

7 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL act., aide park. + cam. 360°, clim auto, cond. semi-auton. niv. 2, frein. auto urg. + dét. piét./cycl., jtes alu 20 pces, lect. pann., Matrix LED auto, rég. vit. ad., syst. multim. tact. 12,3 pces, GPS, Google, USB et USB-C, toit vitré…

Options (€)

Peinture métallisée (sauf rouge Fuji de série)	770



Opel Crossland *Effet de style*

1.2 turbo 130 Elégance — **29 300 €**

Rejet de CO_2 : **138 g/km**	Malus écologique : **818 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



En enlevant le X de son patronyme, l'Opel Crossland restylé assume une rupture avec le passé. D'abord parce que sa nouvelle calandre et ses feux redessinés dans l'esprit du nouveau style maison « Vizor » rappellent davantage le petit frère Mokka. Ensuite par qu'il entend se distinguer du cousin Citroën C3 Aircross, avec lequel il partage ses dessous. Les modifications sont en revanche moins marquées à l'intérieur. L'ergonomie semble plus intuitive que celle utilisée chez Peugeot, mais l'écran multimédia apparaît obsolète aujourd'hui. Son trois cylindres 1.2 de 130 ch conserve toujours un joli punch et un caractère vibrant qui n'en font pas le bloc le plus discret du marché. Il propose aussi une boîte automatique optionnelle. Dotée de six rapports et non pas huit comme sur le 2008, elle est plutôt douce et bien gérée. Le châssis revu afin de privilégier la stabilité à haute vitesse et la précision offre un confort tout juste correct, avec les roues de 17 pouces.

Le Crossland a repris l'actuelle identité stylistique d'Opel pour relancer ses ventes. Il arrive en fin de carrière et n'est plus disponible que sur les stocks.

+ Vie à bord
Moteur efficace
Douceur de conduite

– Rapport prix/équipement
Confort moyen
Concurrence interne

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1077.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le Crossland s'était offert un vrai restylage en 2021. Il peut toujours compter sur sa qualité de vie à bord et son moteur efficace pour se faire une place dans une catégorie de SUV urbains particulièrement disputée. Sauf que son petit frère Mokka plus tendance et à peine plus petit est vite devenu fort encombrant.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,22/1,83/1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	420

Performances

Vitesse maxi (km/h)	185
1 000 m D. A. (s)	32
0 à 100 km/h (s)	10
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,5
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7.7		
Ville : **8**	Route : **7,4**	Autoroute : **7,6**
Autonomie (km) : **584**	Capacité réservoir (l) : **45**	

Équipements de série

6 airbags, AFIL, aide au stationnement AR, banquette coulissante fractionnable 60/40, Bluetooth, clim manuelle, détecteur de pluie/luminosité, jantes alu 17 pouces, phares à LED, rétroviseurs rabattables électriquement, système multimédias avec écran tactile 7 pouces, prise USB et mirror screen, volant cuir multifonctions…

Options (€)

Accès et démarrage sans clés	350
Pack City	600
Peinture métallisée	500

Opel Mokka *Un cousin germain gênant*

50 kW 136 Electric GS — **42 850 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus écologique : **4 000 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Première grosse nouveauté depuis le rachat d'Opel par PSA, le nouveau Mokka repose sur une plateforme en vogue au sein du groupe français, un socle (re)connu qui lui donne accès aux dernières évolutions technologiques, à commencer par cette offre électrique. Le Mokka inaugure également une nouvelle ère stylistique, incarnée par la calandre Vizor. À l'intérieur, le changement est aussi de rigueur. À l'instar de la planche de bord et de son ensemble numérique qui n'est pas sans rappeler la production Mercedes, le luxe en moins. Même si certains plastiques durs chagrinent encore au vu du prix de cette version haut de gamme, Opel ne nous avait pas habitués à un intérieur aussi fringant. Le Mokka coche en outre toutes les cases en matière d'ergonomie, d'aides à la conduite et d'équipements high-tech. Sur route, il se signale par un comportement routier sain, équilibré, précis et au confort de suspension assez ferme. Enfin, si sur le papier, le Mokka promet plus de 300 km, dans la réalité, cela dépend du mode et du style de conduite, ainsi que de la météo...

Le nouveau style Opel s'appelle Vizor et se retrouve déjà sur les autres SUV Crossland et Grandland.

+ Équipement complet
Fonctionnement silencieux
Gabarit vraiment urbain

– Des plastiques décevants
Habitabilité arrière juste
Prix élevé

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1078.

NOTRE AVIS ★★★★☆

En héritant d'une base technique éprouvée, le Mokka Electric courait peu de risques de décevoir. Alors certes, ce modèle "e" ne surclasse pas ses rivaux, mais il se démarque par son look rafraîchissant. Et s'il n'est pas très spacieux, il a autant de charme à bord qu'à l'extérieur, cela aussi fait la différence de nos jours.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/50
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 3 673[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 300
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,15/1,79/1,54
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	310

[1] 100 kW en mode Sport. 80 kW (109 ch) et 220 Nm en Normal et 60 kW (82 ch) et 180 Nm en Eco.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	150[1]
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

[1] Limitée électroniquement.

Autonomie *

Moyenne (km) : nc		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Conso. (kWh/100 km) : **17,4**	Charge normale/rapide : **8 heures/5 h 15**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL active, accès-dém. sans clé, aide parking AV/AR + cam. 180°, Bluetooth, clim. auto., capteur pluie/lum., frein park. élec., frein. auto. urg./détec. piéton, régul. adapt., sièges AV et volant chauff., GPS, USB…

Options (€)

Chargeur induction	150
Capot noir	300

Opel Grandland *Pas forcément pour les grandes terres*

1.2 Turbo 130 GS light — **38 900 €**

Rejet de CO_2 : 145 g/km	Malus écologique : 1 504 €	Puissance fiscale : 7 CV	Garantie : 2 ans, km illimité



+ Habitabilité
+ Consommation
+ Présentation moderne...

− ... mais interface vieillot
− Confort un peu ferme
− Manque de personnalité

Rouler à bord du Grandland n'a rien d'exaltant et il ne fera pas forcément tourner les têtes, mais peu importe. Le SUV Opel fait correctement son travail, et c'est finalement tout ce qu'on lui demande. Étroitement dérivé du Peugeot 3008, il affiche une ligne plus sage même s'il a largement gagné en personnalité depuis le restylage. Tout comme à l'intérieur, modernisé mais toujours très sérieux. On y retrouve d'ailleurs des éléments du modèle français comme le levier de vitesses. Il se révèle en revanche spacieux, aussi bien pour ses occupants que pour les bagages. Sous le capot, il reçoit ici le 3 cylindres 1.2 de 130 ch du groupe qui fait lui aussi correctement son boulot, à condition ne pas vouloir le brusquer. Disposant de réglages de suspensions spécifiques, il offre un comportement confort-tenue de route qui n'est pas aussi réussi que celui du Peugeot, avec notamment un confort un peu ferme, mais il ne révèle aucune mauvaise surprise sur la route. Question usage, le Grandland sait séduire avec une consommation raisonnable.

Sans défaut majeur, ce Grandland peine néanmoins à exister. Il a augmenté de près de 7 400 € en deux ans ! Son remplaçant arrive.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1116.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'Opel Grandland n'est pas là pour épater la galerie, mais pour faire correctement son travail de transporteur de famille. Et il le fait bien. Ce SUV s'avère spacieux et pas trop gourmand question énergie. Reste une concurrence plus sexy qui peut lui faire de l'ombre même si le récent restylage lui va bien.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,48/1,91/1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	542

Performances

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	32,8
0 à 100 km/h (s)	10,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,4
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,4		
Ville : 7,6	Route : 7,1	Autoroute : 7,4
Autonomie (km) : 743	Capacité réservoir (l) : 55	

Équipements de série

6 airbags, syst. caméras 360°, radars AV et AR, clim. auto bizone, hayon motorisé, détecteurs pluie/lum., feux AV 100 % LED, régul. de vit., syst. multimédia + écran tactile + GPS + Bluetooth, vitres élec., pack carrosserie noir (rétros, jantes, toit...)…

Options (€)

Chargeur à induction	270
Conduite autonome de niveau 2	590
Peinture métallisée	650

Opel Grandland *La bonne affaire*

1.5 Hybrid 136 GS — **40 200 €**

Rejet de CO_2 : 124 g/km	Malus écologique : 190 €	Puissance fiscale : 7 CV	Garantie : 2 ans, km illimité



+ Agrément
+ Consommation
+ Insonorisation

− Confort
− Modularité limitée
− Technologie en retrait

Le Grandland, pourtant bientôt remplacé, vient de recevoir le récent 3 cylindres hybride de 136 ch. Judicieux car ce moteur plutôt volontaire sied bien au SUV à l'éclair dont la masse reste contenue. Le comportement routier n'est pas aussi fin qu'espéré avec un amortissement un peu trop ferme à basse vitesse malgré les roues de 18 pouces. Heureusement, le dessin et le confort des sièges avant compensent en partie ce constat. En haussant le rythme, le Grandland offre en revanche un maintien de caisse correct avec des prises de roulis plutôt maîtrisées. La boîte à double embrayage 6 vitesses se révèle quant à elle, parfois hésitante en cas de sollicitation brutale. Mais au quotidien, les pères de famille seront satisfaits. Enfin, signalons son excellente insonorisation. Sur autoroute, la discrétion du Grandland est apaisante. A l'intérieur, en revanche, Opel n'a touché à rien et l'ensemble commence à vieillir. Mais son tarif attractif et sa consommation moyenne faible sont d'attractifs atouts.

Pour son baroud d'honneur, le Grandland reçoit le récent et efficace bloc hybride de 136 ch.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1159.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Agréable sur la route, le Grandland assure des performances suffisantes et surtout se montre peu gourmand. Mais son habitacle n'est vraiment plus au goût du jour., un défaut que le tarif raisonnable fera oublier pour certains. Car au final, ce SUV offre un très bon compromis performance/budget/agrément.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 498/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/0,43
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,48/1,83/1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	542

Performances

Vitesse maxi (km/h)	192
1 000 m D. A. (s)	31,8
0 à 100 km/h (s)	10
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9
Freinage 90/130 km/h (m)	33/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,5		
Ville : 6,3	Route : 6,2	Autoroute : 7
Autonomie (km) : 815	Capacité réservoir (l) : 53	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, réglateur/limiteur de vitesse, rétro intérieur auto jour/nuit, système multimédia avec écran tactile/GPS connecté/Android auto et Apple CarPlay/prise USB…

Options (€)

Chargeur induction	100
Conduite autonome niveau 2	590
Hayon motorisée	1 800
Peinture métallisée	650

Peugeot 3008 *Plus recommandable*

Hybrid 136 ch e-DCS6 GT — **42 990 €**

Rejet de CO_2 : **13 g/km** | Malus écologique : **170 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Si l'inédite version électrique du dernier 3008 n'a pas séduit les foules, celle-ci, essence, soutenue par une micro-hybridation de 48 V devient nettement plus intéressante. On vous dit pourquoi.

Avec le 3008, Peugeot a révolutionné le monde du SUV compact, comme Nissan l'a fait en son temps lorsque le constructeur japonais avait présenté pour la première fois son Qashqai. Dire que la troisième génération de son modèle phare était attendue avec impatience (et au tournant !), est un doux euphémisme. Alors, lorsque le constructeur a dévoilé la version électrique, il y a eu comme qui dirait une certaine déception. Surtout au niveau du prix. Avec la version 1.2 essence 136 ch micro-hybride, Peugeot revient à un produit beaucoup plus adapté aux familles ainsi qu'à leur portefeuille. Surtout, il offre un agrément de conduite que n'a pas l'électrique. Sans atteindre le dynamisme de la précédente génération, mais toujours confortable, le 3008 gagne en précision et se révèle plaisant à mener. Le 3 cylindres est fidèle à sa réputation et réalise des performances très correctes. En outre, avec une consommation moyenne de 6,5 l/100 km, il affiche une belle sobriété. A bord, le nouveau 3008 impressionne ! L'écran de 21 pouces semble flotter au-dessus de la planche de bord. Position de conduite soignée, finitions et matériaux de qualité, il devient difficile à critiquer. Bon point aussi pour les i-Toggles, des raccourcis tactiles paramétrables qui permettent d'accéder à la page des aides à la conduite notamment pour pouvoir... les déconnecter. En revanche, si l'i-Cockpit constitue un cocon agréable, les places arrière ne sont pas spacieuses, que ce soit en largeur aux coudes ou en espace pour les jambes.

+ Présentation flatteuse
Confort général
Efficience

− Prix assez élevé
Habitabilité arrière limitée
Volume de coffre moyen

Ce 3008 fort de 136 ch affiche une consommation de 6,5 l/100 km

Avec cette nouvelle génération de i-Cockpit, le 3008 en impose.



▶ Essai paru dans l'AJ n° 1164.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Dans sa livrée micro-hybridée, la nouvelle génération du Peugeot 3008 devient très fréquentable. Il affiche des prestations adaptées aux besoins des familles avec notamment une belle sobriété pour un moteur essence. On regrettera néanmoins un peu son manque de place à l'arrière, sacrifié sur l'autel du style.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,55/1,90/1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	520

Performances

Vitesse maxi (km/h)	195
1 000 m D. A. (s)	32,1
0 à 100 km/h (s)	10,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,6
Freinage 90/130 km/h (m)	30/63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,5		
Ville : 6,8	Route : 6,2	Autoroute : 6,6
Autonomie (km) : 846	Capacité réservoir (l) : 55	

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. mains-libres, Bluetooth, cam. de recul, chargeur smartphone à induction, climatisation auto, détecteur pluie/luminosité, régul./limit. de vitesse, syst. multimédia avec écran tactile/GPS connecté/Android Auto et Apple CarPlay/prise USB…

Options (€)

Conduite semi-autonome	1 250
Toit vitré panoramique	1 250



Peugeot e-2008 *Un lifting pour aller plus loin*

156 ch électrique GT — **43 900 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Arrivé en milieu de carrière, le 2008 a reçu un lifting intégrant une nouvelle calandre. Au sein de l'habitacle, le conducteur peut désormais profiter d'un écran de 10 pouces dont le logiciel progresse légèrement mais sans égaler les meilleurs. Il est, par exemple, regrettable de ne pas pouvoir profiter d'un planificateur de trajet pourtant crucial à bord d'un véhicule électrique. La présentation est agréable tout comme la finition grâce à la qualité des matériaux. Sous le capot, le moteur développe 156 ch, soit 20 ch de plus que la version de base. Peugeot annonce une autonomie pouvant dépasser les 400 kilomètres, soit une grosse quarantaine de plus que sur l'offre de 136 ch. Et en pratique, cette information semble assez juste. Si les performances s'avèrent suffisantes au quotidien, elles n'ont rien de transcendantes. Heureusement le comportement routier conserve toutes ses qualités grâce à un châssis agréable et un amortissement bien réglé et adapté au surpoids embarqué de la batterie.

Malgré un gain de 20 ch, la légère hausse de performances n'est pas flagrante. Le prix avait baissé de 2 510 €, il vient de remonter de 1 310 €.

▶ Essai non paru.

+ Autonomie en hausse
Belle finition
Comportement routier

– Tarifs élevés
Equipement incomplet
Perfs à peine améliorées

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le récent renouvellement du Peugeot 2008 est une réussite. Il a conservé ses qualités en restant agréable à conduire et confortable tout en allant plus loin dans cette version électrique. Mais ses tarifs élevés le poussent dans le viseur de concurrents autrement plus affûtés : Renault Megane E-Tech, Kia Niro EV ou même… Tesla Model 3 !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	Lithuim-ion / 48,1
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,30 / 1,78 / 1,56
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	388

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	150
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 402		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : nc	Charge normale/rapide : nc / nc	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL active, freinage d'urgence auto, lecture des panneaux, phares LED, aide au stationnement AV/AR, régul./limiteur de vitesse, caméra de recul, clés mains-libres, climatisation auto, écran tactile 10 pouces, pompe à chaleur, vitres AR surteintées…

Options (€)

Chargeur 11 kW	400
Conduite semi-autonome	400
Jantes 18 pouces	250
Peinture métallisée	750

Peugeot E-3008 *Le changement, c'est maintenant*

PHEV 210 ch GT — **46 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Le 3008 II a pris de l'embonpoint en étant plus long, plus large et plus haut que l'ancien. Les stylistes lui ont par ailleurs greffé un arrière tronqué de type fastback. Heureusement, ce choix est sans incidence sur la garde au toit, même si l'accès à bord s'en ressent. Le coffre est plutôt logeable et très commode. À l'avant, le nouvel écran panoramique devrait moins susciter de critiques que l'ancien i-Cockpit. Le petit volant à méplat semble aussi avoir été mieux conçu pour préserver une lisibilité correcte des infos de bord. Sur le plan routier, le nouvel E-3008 conserve un comportement affûté mais doit composer avec une masse importante qui le pénalise dans les virages ou lors des freinages appuyés. Par ailleurs, le confort de filtration reste d'un très bon niveau, les vibrations et bruits de roulement étant quasi absents. Le conducteur appréciera en outre le généreux couple de 345 Nm assurant un bon agrément de conduite. Enfin, Peugeot annonce une autonomie moyenne de 522 km.

Le comportement routier est digne de Peugeot en apportant dynamisme et confort malgré un poids élevé.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1148.

+ Agrément / confort
Ambiance et finition
Autonomie annoncée

– Masse importante
Espace jambes AR
Visibilité vers l'arrière

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le compromis entre taille de batterie et longueur de la dernière génération du Peugeot 3008 constitue un véritable exploit pour une voiture qui se destine à recevoir également des motorisations thermiques. Restent deux principaux défauts : une masse importante et un espace à l'arrière peu généreux.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	Lithium-ion / 73
Puissance maxi (ch à tr/mn)	210 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	345 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,54 / 1,89 / 1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	520

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 522		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 16,9	Charge normale/rapide : 10h / 30 mn	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, aide parking AV/AR, alerte survitesse, clé mains-libres, clim auto bizone, détecteurs pluie/luminosité, induction, éclairage d'ambiance, hayon mains-libres, Pixel LED, sellerie Alcantara, sièges AV chauffants, syst. multimédia écran 21 pouces, toit noir…

Options (€)

Pompe à chaleur	800
Peinture métallisée	1 200
Toit ouvrant	1 250

Renault Captur *Moteur ou châssis, il faut choisir...*

E-Tech Full Hybrid 145 ch Esprit Alpine — **34 000 €**

Rejet de CO_2 : **105 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

MODÈLE RESTYLÉ



Pour son restylage, le Captur reçoit un nouveau regard, une nouvelle inteface multmédia, et surtout une belle évolution du châssis. Mais l'ensemble colle-t-il avec la douceur du moteur hybride ?

Le Captur II se refait une beauté, près de cinq ans après son arrivée sur le marché. Le modèle s'offre un masque avant redessiné reprenant les codes des récents Scénic et Symbioz et, à l'arrière, des feux plus transparents. A bord, la nouveauté vient de l'écran tactile central agrandi (+2,5") et reposant sur un système, enfin, plus réactif. La gamme des motorisations est reconduite dans sa quasi totalité, seul le TCe 140 n'est plus disponible au catalogue. En s'appuyant sur les objectifs annoncés par Renault selon lesquels 50 % des ventes du Captur seront réalisées par la version E-Tech Full Hybrid 145 ch, nous en avons pris le volant. Dès les premiers tours de roues, la direction donne le sourire par sa précision. Pour son restylage, le Captur reçoit de nouveaux amortisseurs offrant plus de confort à basse vitesse (pas flagrant avec les jantes 19" de la finition Esprit Alpine), tout en gérant mieux les mouvements de caisse à allure plus soutenue. Le comportement est subtilement amélioré, mais le Captur reste un SUV... Concernant le groupe motopropulseur, les hésitations de la boîte à crabots pilotés pénalisent la fluidité de l'ensemble dont l'esprit ne cadre pas avec le châssis qui peut se montrer plus entreprenant. D'autant que pour s'offrir cette livrée aux accents dynamiques, il faut débourser près de 5 000 € de plus que pour l'offre Evolution qui dispose déjà du nécessaire. Et ce n'est pas la frugalité annoncée de la motorisation qui parviendra à combler l'écart...

+ Agrément de conduite sûr
Info-divertissement réactif
Espace à bord

– Moteur/boîte trop placide
Fermeté du confort
Prix de la finition

Le look et le châssis collent à l'Esprit Alpine, pas le moteur...

Le principal changement reçu pour ce restylage concerne l'info-divertissement, plus réactif.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1163.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Captur reçoit ici plus qu'un simple repoudrage de nez. Le look est, certes, plus avenant, mais c'est surtout la mécanique qui évolue le plus, et dans le bon sens. Du moins pour la partie châssis qui offre un agrément enthousiasmant. Dommage que cela ne soit pas suivi par l'ensemble moteur/boîte qui se montre trop placide.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/non
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/1,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	94 à 4 250[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	148 à 3 600[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6[3]
Dimensions (L/l/h) (m)	4,24/1,80/1,58
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	348

[1] + 49 ch et 20 ch élect. [2] + 205 Nm et 50 Nm élect. [3] à crabots (4+ 2 élect.)

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,6		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 48	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, radars AV/AR, charg. à induct., clim auto, capt. pluie/lum., frein. urg. auto, hayon motorisé, compt. num., jantes 19", lect. panneaux, phares à LED, rétros rabat. élec., écran tactile 10,4", GPS, Apple CarPlay, prises USB, volant chauffant...

Options (€)

Affichage tête haute	800
Pack Safety and Driving	800
Toit panoramique	1 000



Renault Scénic *Il rime toujours avec famille*

E-Tech EV87 220 ch / 87 kWh Techno Iconic — **48 490 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**[1]

[1] Estimation



Le Scénic nouvelle génération adopte un look de SUV, plus tendance.

Pour cette cinquième génération, Renault a choisi une silhouette plus SUV (capot horizontal, calandre verticale…), sans délaisser l'ambiance familiale. Ainsi, grâce à son architecture électrique, le modèle offre une belle habitabilité (avec un plancher plat), encore accrue par l'empattement de 2,79 m. La présentation du tableau de bord reprend celle de la Megane E-Tech. Si la modularité légendaire du Scenic n'est plus (la banquette n'est pas coulissante), le modèle propose un accoudoir arrière intégrant des supports pour tablettes. Quant au volume de chargement, de nombreux rangements répartis à bord (bac inférieur, aumônières…) permettent de compenser la capacité moyenne du coffre. Dans cette version 220 ch / 87 kWh, le Scenic peut s'envisager comme voiture principale : ses performances sont d'un bon niveau, ses prises de roulis bien maîtrisées, sa direction précise et le freinage équilibré. Le modèle est aussi à l'aise sur petites routes qu'en centre-ville avec un beau diamètre de braquage (10,9 m).

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1147.

+ Habitabilité
Autonomie annoncée
Confort et agrément

– Modularité limitée
Prix élevé
Visibilité périphérique

NOTRE AVIS ★★★★☆

Dans cette nouvelle architecture, le Scenic entend conserver son statut de véhicule familial. Si l'habitabilité et l'agrément de vie sont bien au rendez-vous, le nouveau modèle de Renault doit s'envisager dans cette version haut de gamme (moteur et équipement) pour s'affirmer comme la voiture principale du ménage. Mais à quel prix…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	Li-Ion / 87
Puissance maxi (ch à tr/mn)	220 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,47 / 1,86 / 1,57
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	545

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 625		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 16,8	Charge normale/rapide : 12 h/40 min	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès/dém. mains-libres, aide parking AV/AR + cam. 360°, AFIL, banquette AR fractionnable, câble de recharge wallbox (mode 3), clim auto bizone, cond. semi-auto. niv. 2, dét. pluie/lum., jantes 20", peinture biton, sièges élec. chauff./massants, écran 12" / Android Auto et CarPlay, GPS, volant chauffant, freinage urg. auto piétons/cyclistes/intersections, full LED directionnels + auto, induction…

Options (€)

Peinture métallisée	750

Renault Arkana *Esprit es-tu là ?*

E-Tech Full Hybrid 145 ch Esprit Alpine — **38 400 €**

Rejet de CO_2 : **110 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Le restylage est très chiche et la finition s'apparente à de la poudre aux yeux.

Renault profite du restylage de l'Arkana pour remplacer la livrée R.S. Line par l'Esprit Alpine. Si l'ambiance intérieure se veut élégante, elle change peu. Sur le plan de la motorisation, le système hybride non rechargeable a pour principale qualité d'être sobre. Autre avantage : le réservoir de 50 l assure une autonomie moyenne de près de 800 km. En revanche, les performances de cet Arkana ne sont pas à la hauteur de son nom de finition. Par ailleurs, son ensemble moteur-boîte n'aime pas être brutalisé. Pour le reste, depuis ses débuts, l'Arkana plaît pour sa tenue de route sereine et précise. Et si son amortissement un peu raide ne faisait pas l'unanimité, Renault a corrigé ce défaut avant l'arrivée de cette nouvelle version. Soulignons enfin que, comme tous les modèles hybrides, même non rechargeables, l'Arkana E-Tech Full Hybrid 145 ch est cher. Pour alléger la note, mieux vaut opter pour la finition Evolution. Déjà bien dotée, elle coûte 4 700 € de moins que l'Esprit Alpine… et offre un meilleur confort avec ses roues de 17 pouces.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1148.

+ Look
Finition
Consommation

– Système multimédia
Amortissement
Tarif (+ 400 €)

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce ravalement de façade ne transfigure pas l'Arkana. Ce qui n'est pas forcément grave puisqu'il offrait déjà des prestations de bon niveau. Nous aurions cependant apprécié, pour marquer le coup au sortir du restylage, un système multimédia un peu plus moderne, ainsi qu'un amortissement plus prévenant.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 598 / non
Batterie / Capacité (kWh)	Lithium-ion / 1,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	145 / nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	148 à 3 600[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA4[3]
Dimensions (L/l/h) (m)	4,57 / 1,82 / 1,57
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	484

[1] Puissance maxi : 94 ch à 4 250 tr/mn + 49 et 20 ch (élec.). [2] + 205 Nm élec. [3] + 2 élec.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	165
1 000 m D. A. (s)	33,4
0 à 100 km/h (s)	11,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,4
Freinage 90/130 km/h (m)	33/69

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,3		
Ville : 6,0	Route : 6,4	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 793	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, aff. tête haute, cam. 180°, clim auto, dét. pluie/lum., ESP, frein. auto urg., induction, instr. num., jtes all. 19 pouces, lect. pann., rég. adapt., rétros ext. rab. élec., sièges AV chauff., surv. angles morts, syst. multim. tactile 9,3 pouces…

Options (€)

Peinture métallisée	750
Pack Bose 9 HP + Easy Link 9,3 pouces	800
Sellerie tout cuir	1 400

Renault Austral *Tremble 3008, tremble !*

E-Tech Full hybrid 200 Iconic Esprit Alpine — **46 100 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **nc**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Mild ou full hybride, boîte auto. multimode à crabots, roues arrière directrices, banquette arrière coulissante, instrumentation de bord connectée de type Open R, etc, le Renault Austral multiplie les arguments pour séduire. Si à bord, l'ambiance fait son petit effet, notre SUV compact d'essai donne le ton dans sa catégorie. Et si le confort est ferme, surtout avec les grosses roues de 20 pouces, la filtration des petits défauts est réussie. Le SUV Renault revendique par ailleurs une consommation de 4,6 l/100 km. Pour cela, le système repose sur une batterie lithium-ion de 2 kWh qui permet, selon Renault, de couvrir, en 100 % électrique, 80 % des trajets urbains quotidiens.

Par rapport aux Koleos, Kadjar et même au récent Captur, l'Austral se démarque avec sa large calandre.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1119.

+ Comportement et conso
Contenu technologique
Habitabilité

– Style pas assez audacieux
Tarif haut perché (+ 1 200 €)
Boîte à améliorer

NOTRE AVIS ★★★★★

Si Renault parvient à gommer les petits désagréments de la boîte de vitesses, l'Austral pourrait faire trébucher le Peugeot 3008. Avec les roues arrière directrices, il est agile, sécurisant et confortable. Côté tarif, il n'est pas donné mais sa faible consommation joue pour lui, comme sa finition soignée. Nous ne sommes plus très loin du sans faute.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 199/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	96 à 4 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205/nc[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA4[3]
Dimensions (L/l/h) (m)	4,51/1,83/1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	430/555[4]

[1] + 68 ch élec. + 34 ch élec. pour 199 ch cumulés. [2] + 205 Nm élec + 50 Nm élec. [3] Boîte à crabots, 4 rap. + 2 rap. élec. [4] Banquette coulissante.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	175
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,6		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès/dém. mains libres, cockpit 12,3", AFIL, freinage d'urgence auto., banq. AR couliss., sellerie similicuir/tissu, feux LED adaptatifs, écran multim. 12", jantes 20", hayon motorisé (mains libres), caméras pano. 360°, siège cond. élec., sièges AV et volant chauff., régul. de vitesse actif…

Options (€)

Roues arrière directrices	1 800

Renault Austral *Le bon élève*

1.3 Mild Hybrid 160 Techno Esprit Alpine — **40 200 €**

Rejet de CO_2 : **140 g/km**	Malus écologique : **983 €**	Puissance fiscale : **nc**	Garantie : **2 ans, km illimité**



L'Austral, ici doté du 1.3 TCe de 160 ch avec micro-hybridation, distille un agrément de conduite tout en finesse. Plein à tous les régimes, ce bloc offre des performances moyennes mais son association avec la transmission à variation continue est sans fausse note. Très doux, il ne subit pas le patinage désagréable qui peut affecter ce genre de système. Concernant le comportement routier, l'Austral bénéficie de la qualité de son châssis. Le train avant incisif, la direction précise, et l'arrière moins mobile n'est pas un problème en usage familial. L'amortissement demeure un peu ferme mais rien de rédhibitoire. A l'intérieur, l'habitacle bien dessiné masque avec malice quelques plastiques peu reluisants. La position de conduite est en revanche parfaite en jouant sur les réglages du siège et du volant. L'habitabilité ne place pas l'Austral sur le podium de sa catégorie. Toutefois, les places arrière s'avèrent accueillantes pour de forts gabarits et l'espace aux jambes, modulable grâce à la banquette coulissante, ne pose aucun problème.

Le volume du coffre reste suffisant pour une famille grâce à ses 530 dm³.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1159.

+ Agrément
Finition
Tarif

– Consommation
Habitabilité en retrait
Micro-hybridation inutile

NOTRE AVIS ★★★★☆

Face une concurrence nombreuse (Volkswagen Tiguan, Peugeot 3008, etc), le Renault Austral continue à nous séduire par ses solides prestations. Ce moteur distille le meilleur agrément de la gamme et son tarif raisonnable le met à l'abri de certains rivaux qui, gonflés d'orgueil, font s'envoler les prix.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 333/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/0,15
Puissance maxi (ch à tr/mn)	158 à 5 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1 800
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,51/1,83/1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	530

Performances

Vitesse maxi (km/h)	178
1 000 m D. A. (s)	32
0 à 100 km/h (s)	10,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,3
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,6		
Ville : 7,8	Route : 7,3	Autoroute : 7,7
Autonomie (km) : 723	Capacité réservoir (l) : 55	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, réglateur/limiteur de vitesse, rétro intérieur auto jour/nuit, système multimédia avec écran tactile/GPS connecté/Android auto et Apple CarPlay/prise USB…..

Options (€)

Banquette arrière coulissante	400
Hayon motorisé	400
Peinture métallisée	750
Toit vitré panoramique	1 000

Seat Arona *SUV à tout faire*

▶ 1.0 EcoTSI 115 Xperience — **31 750 €**

Rejet de CO_2 : **128 g/km**	Malus écologique : **260 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Restylage de mi-carrière pour l'Arona qui reçoit cette inédite finition Xperience. Nombreux élements en aluminium, jantes spécifiques 17 pouces, projecteurs full LED attirent les regards tout comme les boucliers modifiés et les antibrouillards. Cependant, les évolutions les plus visibles sont au sein de l'habitacle. La planche de bord a été redessinée intégrant un nouvel écran tactile de 9,2 pouces, implanté plus haut. Le système multimédia est mis à jour sans pour autant optimiser l'ergonomie. Dommage. De même, le manque d'aspects pratiques n'a pas été corrigé. Les rangements existants sont peu nombreux et assez petits. L'habitabilité arrière apporte toujours un espace suffisant pour asseoir deux adultes aisément. Sur la route, les ingénieurs n'ont rien fait ! Mais ce n'est pas un problème car l'Arona a déjà démontré ses qualités. Ce SUV dispose d'un bon équilibre sachant concilier dynamisme et confort efficacement. Le bloc TSI de 115 ch, enfin, apporte aussi un agrément de conduite appréciable.

Le restylage est léger. Dans cette finition Xperience, le nouveau bouclier accentue l'air baroudeur. Le tarif a crû de 5850€ en un peu plus de deux ans.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1090.

+ Moteur volontaire
Dynamisme / confort
Présentation intérieure

− Options nombreuses
Aspects pratiques négligés
Absence d'hybridation

NOTRE AVIS ★★★★☆

Homogène. Voici le parfait résumé de l'Arona restylé. L'ensemble de ses prestations est en effet cohérent et dans l'air du temps grâce à des technologies modernisées ainsi qu'un regain de personnalité. Suffisant donc pour patienter jusqu'à l'arrivée de la prochaine génération muée par de nouveaux moteurs.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,15/1,78/1,54
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	400

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	190
1000m D. A. (s)	nc
0 à 100km/h (s)	10,6
Reprises 90 à 130km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100km) : 5,3		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **40**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, vitres et rétros élec., aide au parking AR, banquette rabattable 2/3-1/3, clim auto bizone, détecteurs pluie/luminosité, feux AR à LED, jantes alu 17 pouces, kit carrosserie Xperience, peinture bicolore, phares à LED, régulateur/limiteur de vitesse…

Options (€)

Caméra de recul + Park Assist	550
Digital Cockpit	305
Sièges avant chauffants	350
Système audio Beats	500

Seat Ateca *L'espagnol fait peau neuve*

▶ 1.5 TSI 150 Xperience — **42 500 €**

Rejet de CO_2 : **155 g/km**	Malus écologique : **3 119 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **3 ans, km illimité**



Restylé (calandre, optiques, bouclier), l'Ateca adopte aussi cette finition typée baroudeuse. Taillé pour la ville, cet Ateca s'enrichit en outre d'un système arrêtant seul le véhicule lors d'une marche arrière si un piéton survient (350€ avec détecteurs d'angles morts), et fait état d'une belle dotation, dont la caméra à 360° ou l'assistance au créneau. À bord, la présentation est valorisante à défaut d'être originale, proche d'un Tiguan. L'habitabilité à l'arrière et le volume de coffre font aussi partie de ses atouts. Mais il lui manque toujours une banquette coulissante. Cela ne l'empêche pas de prendre soin de ses invités, avec un amortissement civilisé, notamment avec la suspension pilotée à 695€. Doté d'un châssis homogène et très sécurisant, bien accordé avec l'agrément mécanique du bloc 1.5 TSI de 150 ch (discret et sobre) et la boîte DSG7 (souple et réactive), le SUV ibérique reste privé d'aides à la conduite livrées en série à ce niveau de gamme par ses rivaux. Aides qu'il facture en option. Toujours plus cher, il est moins compétitif qu'avant sur les prix.

Sur l'Ateca restylé, les boucliers évoluent mais aussi les optiques, la calandre… et son prix depuis un peu plus d'un an (+ 6630€).

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1068.

+ Bloc sobre et agréable
Présentation soignée
Dotation, habitabilité, coffre

− Aides à la conduite en option
Banquette fixe
Style classique

NOTRE AVIS ★★★★☆

Certes, ce "nouvel" Ateca ne bouleverse pas la hiérarchie de la classe, mais il demeure très recommandable à bien des égards. Aussi homogène que le Tiguan, tout en étant bien moins cher, plus "connecté" et mieux équipé, il sait pouvoir compter sur un ensemble de prestations cohérent pour maintenir son cap.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1498
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,39/1,85/1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	515

Performances

Vitesse maxi (km/h)	194
1000m D. A. (s)	31,1
0 à 100km/h (s)	9,4
Reprises 90 à 130km/h (s) en D	5,8
Freinage 90/130km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100km) : 7,9		
Ville : **8,6**	Route : **7,5**	Autoroute : **7,6**
Autonomie (km) : **632**	Capacité réservoir (l) : **50**	

Équipements de série

7 airbags, Bluetooth, cam. de recul/360° + aide au créneau, chargeur induction, clé mains-libres, clim. auto., freinage d'urgence auto., ESP, hayon électrique, jantes 18 pouces, phares à leds, sellerie tissu/simili, syst. multimédia avec écran tactile 9,2 pouces, GPS, prise USB…

Options (€)

Pack Drive Assit (codes/phares auto, lect. panneaux…)	475
Peinture métallisée	650
Sellerie cuir	1145

Seres 3 *Exotisme écologique*

▶ 120 kW Luxe — **32 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



Le Seres 3 offre un bon compromis confort/tenue de route grâce à des suspensions réglées plutôt souples. Son prix a baissé de 1 000 €.

La marche forcée vers l'électrique imposée par l'Europe libère un véritable boulevard aux constructeurs chinois qui maîtrisent plutôt bien cette technologie. Appartenant au groupe Dongfeng, le constructeur Seres en profite donc et commercialise un SUV baptisé 3. En s'étirant sur 4,39 m, il taille plutôt grand pour un modèle urbain comme le Peugeot 2008 et petit pour un exemplaire compact comme le 3008. Il dispose d'un moteur électrique de 163 ch niché sur le train avant. Ses performances sont plutôt correctes et ses relances toniques. Le Seres 3 profite de son centre de gravité bas pour proposer un châssis plutôt sain et plutôt équilibré. Par contre, la direction manque cruellement de ressenti et la précision n'a rien d'exceptionnelle. Sa batterie de 53,7 kW lui offre un rayon d'action de 294 km en cycle combiné. Le « plein » réclame 17h sur une prise domestique et 9h avec une Wallbox de 7,4 kW. Il accepte une recharge rapide allant jusqu'à 70 kW et récupère 80 % d'autonomie en 30 minutes.

+ Confort
Habitabilité
Garantie

− Image/réseau
Volume de coffre
Conduite sans saveur

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Comme beaucoup de constructeurs chinois, Seres profite d'un contexte favorable pour investir notre marché. Son SUV "3" propose des prestations honnêtes sans pour autant les révolutionner. À défaut d'être exceptionnel, son rapport prix/prestations est intéressant, mais le manque d'image et de réseau font toutefois réfléchir.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/53,7
Puissance maxi (ch à tr/mn)	163/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,39/1,85/1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	393

Performances

Vitesse maxi (km/h)	166
1 000 m D. A. (s)	31,4
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc/71

Autonomie

Moyenne (km) : 294		
Ville : 320	Route : 294	Autoroute : 270
Conso. (kWh/100 km) : 18,3	Charge normale/rapide : 9h/0h30	

Équipements de série

6 airbags, ABS, ESP, accès et démarrage sans clés, aide au maintien dans la ligne, aide au stationnement AV et AR, allumage automatique des phares, caméra de recul et à 360 °, chargeur smartphone par induction, climatisation auto, jantes alliage 18 pouces, régulateur de vitesse, sellerie cuir partiel, sièges AV chauffants, syst. audio avec 2 HP, vitres AR surteintées…

Skoda Kamiq *Valeur refuge*

▶ 1.5 TSI 150 Monte-Carlo — **37 440 €**

Rejet de CO_2 : **130 g/km**	Malus écologique : **310 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Il faut un oeil avisé pour distinguer le Kamiq restylé pourtant presque tout change.

Calandre, bouclier et une partie des optiques changent, mais cela se voit difficilement, le Kamiq adapte aussi ses moteurs à la norme Euro 7 et propose des phares Matrix LED sur ses finitions huppées et un nouveau système multimédia bien pensé. Deuxième Skoda la plus vendue chez nous, il tient sa place dans un segment très compétitif. Conservant toutes ses qualités, il offre une position de conduite plutôt basse par rapport à ses concurrents, des sièges enveloppants et une présentation sportive dans cette finition Monte Carlo. Il fait toujours preuve d'un vrai sens de l'accueil à l'arrière, malgré le tunnel de servitude au centre. Sans oublier ses nombreux rangements disséminés un peu partout et ce fameux parapluie Skoda niché dans la porte. Revu pour l'occasion, le 1.5 TSI essence qui s'offre l'appellation « Evo 2 » n'a toujours pas de micro-hybridation comme sur le cousin VW T-Cross. Il est en revanche toujours aussi onctueux et préfère la manière douce, avec sa belle disponibilité à bas régimes. Le niveau sonore est un peu envahissant quand on le sollicite.

+ Habitabilité
Equipements
Finitions

− Pas d'hybridation
Suspensions souples
Tarifs (+ 1 400 €)

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Restylé ou pas, le Kamiq reste un Kamiq. Autrement dit, un modèle sérieux qui privilégie le confort et la qualité de vie à bord. Doté d'un comportement sûr, il devient un voyageur agréable avec le 1.5 TSI Evo. Il est simplement dommage que le groupe Volkswagen délaisse l'hybridation dans un segment qui en est friand.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 498
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,24/1,79/1,53
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	370

Performances

Vitesse maxi (km/h)	213
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,7		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, accès et dém. sans clés, AFIL, aide au parking AV/AR avec cam. de recul, alerte d'angles morts, chargeur à induction, clim. auto, détecteur pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, jantes alu 17 pouces, lecture des panneaux, phares Matrix, régulateur adaptatif, rétros rabattables électriquement, sièges AV sport, système multimédias avec écran tactile 9,2 pouces GPS/Apple CarPlay/prises USB, volant cuir, toit panoramique…

Options (€)

Peinture métallisée	700

Skoda Karoq *Le changement dans la continuité*

▶ 1.5 TSI 150 Selection — **37 910 €**

Rejet de CO_2 : **140 g/km**	Malus écologique : **983 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Le Karoq restylé se remarque à ses feux, sa calandre et son bouclier modifiés.

C'est léger mais c'est restylé : calandre, feux, bouclier évoluent devant pour plus de prestance. À l'arrière en revanche, presque rien. Affinant son style, le Karoq cultive encore son esprit baroudeur en conservant ses inserts en plastique brut sur les ailes, les bas de caisse et les pare-chocs (sauf sur Sportline), bien utiles pour affronter la jungle urbaine. Au sein de l'habitacle, le dessin général du tableau de bord n'évolue pas mais sur les livrées Style et Sportline, l'écran 10,25 pouces est désormais de série. La finition reste soignée... les différences entre Skoda et Volkswagen continuent de s'atténuer. À l'arrière, l'habitabilité est remarquable et la modularité bien conçue à l'instar du système Varioflex permettant de faire coulisser les sièges indépendants. Le volume de coffre varie dès lors de 550 à 661 dm³ ; soit l'un des meilleurs du segment. Au chapitre motorisation, toujours pas d'hybridation. Le moteur 4 cylindres 1.5 TSI de 150 ch possède juste un système de coupure momentanée de 2 cylindres lorsqu'il n'est pas trop sollicité.

+ Système Varioflex
Qualité de fabrication
Agrément mécanique

– Tarif en hausse (+ 1 400 €)
Boîte DSG vieillissante
Consommation en ville

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1107.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

À l'instar du grand frère Kodiaq, le Karoq, plus compact, se contente de quelques évolutions esthétiques et d'une dotation plus riche pour se remettre en selle et espérer voir ses ventes augmenter. Toujours très agréable à vivre et bien motorisé avec le 1.5 TSI 150, il est hélas pénalisé par l'inflation des prix.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 498
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,40/1,85/1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	550

Performances

Vitesse maxi (km/h)	195
1 000 m D. A. (s)	30,6
0 à 100 km/h (s)	9,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,9		
Ville : **8,7**	Route : **7,9**	Autoroute : **7,6**
Autonomie (km) : **632**	Capacité réservoir (l) : **50**	

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage sans clé, caméra de recul, chargeur à induction, clim auto bizone, freinage auto d'urgence, hayon électrique, instrumentation de bors numérique, phares full Matrix LED, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV élec. chauffants, système Varioflex…

Options (€)

Climatisation 3 zones	280
Régulateur de vitesse adaptatif	330
Sellerie cuir	260
Toit panoramique	1 130

Smart #1 *On efface tout et on recommence...*

▶ 66 kW Premium — **44 315 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **nc**	Garantie : **nc**



Dommage que le comportement de la #1 ne soit pas à la hauteur de ses performances...

Avec ses 4,27 m, la Smart #1 n'a plus rien à voir avec la puce qui se garait en travers entre deux voitures. Sous le capot aussi il faut revoir ses références. Grâce à une plateforme à l'empattement plus long, elle embarque une batterie de 66 kWh, la partie mécanique délivrant 272 ch, pour une autonomie de plus de 400 km. Intéressant, même si l'on perd en maniabilité et en rayon de braquage comparé à la Fortwo. En revanche, à l'accélération, la #1 dépote. Sur le plan routier, la masse conséquente et l'aéro bident son agilité. La direction est précise, mais les aides à la conduite perturbent le ressenti. Un comportement bonhomme qui ne se traduit pas par un bon confort sur certaines irrégularités. En fait, la #1 s'apprécie à un rythme de sénateur. À bord, si l'habitabilité et le volume de coffre sont quelconques, les aspects pratiques sont soignés. Mais ce qui plaît vraiment, c'est la présentation, les interfaces ludiques et le système multimédia sur un écran de 12,3 pouces. Autant que l'équipement de série ultra complet et la garantie de 3 ans, entretien compris.

+ Équipements complets
Interface multimédia
Habitabilité et modularité

– Plus une citadine
Comportement routier
Tarif coquet (+ 825 €)

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1118.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Plus grande, plus puissante, 100 % électrique, la #1 rompt avec le passé. Son look et son intérieur atypiques, ses technos derniers cri, son habitabilité correcte séduisent. Mais ce n'est plus une citadine ultramaniable, elle manque de rigueur sur route et de confort et ne surclasse pas ses rivales en termes d'autonomie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/66
Puissance maxi (ch à tr/mn)	272/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	343/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,27/1,82/1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	313[1]

[1] + 15 dm³ à l'avant.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 440		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Conso. (kWh/100 km) : **16,7**	Charge normale/rapide : **3 h/30 mn[1]**	

[1] De 10 % à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, régul. de vit. adapt. avec Stop & Go, aides maintien et changement de voie, détect. angles morts, reco. panneaux, aide à la conduite dans bouchons, aide au parking, feux adapt., radars de parking, cam. 360°, banq. AR rab. 60/40 et couliss. sur 13 cm, combiné d'instru. digital 9,2 pouces, aff. tête haute, multimédia sur écran tactile 12,8 pouces, sièges cuir, chargeur embarq. 22 kW, pompe à chaleur…

Smart #3 *L'art de soigner son look*

272 ch / 66 kWh Premium — **45 316 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **3 ans, km illimité**



À l'instar des autres constructeurs, Smart connaît la recette de déclinaison de carrosserie pour étoffer sa gamme. Ainsi après la présentation du SUV nommé #1, la marque dévoile le #3 doté des mêmes caractéristiques techniques mais avec un style de SUV coupé. Une réussite car cette ligne de toit fuyante lui confère une allure plus fluide et dynamique. Or, le look pour la communauté des clients Smart est une condition essentielle pour déclencher l'achat. Le #3 hérite du même moteur électrique de 272 ch ou encore de la même batterie de 66 kWh. Des différences de réglage des trains roulants apparaissent toutefois. De même, une hauteur de caisse plus basse, des suspensions raffermies, une monte pneumatique plus large et un CX amélioré sont aussi au menu. Mais, la tenue de route de ce SUV coupé n'est pas métamorphosée. Tout comme le #1, le confort supplante l'agilité. Une constatation non rédhibitoire car les clients de voitures électriques recherchent en majorité une douceur d'utilisation.

La différence de tarif entre le #1 et le #3 est comprise entre 1000 et 1500 € suivant la finition.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1148.**

+ Equipements
Confort/ tenue de route
Ambiance à bord

– Plus de bonus
Freinage
Petit coffre

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le #3 mise beaucoup sur son look! C'est quasiment son seul élément distinctif par rapport au #1 ou à son cousin de chez Volvo, l'EX30. Ce bagage technique commun, le comportement routier et, surtout, le prix ajusté malgré la perte du bonus sont assez convaincants. Cela pourrait permettre à Smart de sortir de l'éternelle monoculture.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	**synchrone électrique**
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	**–/–**
Batterie/Capacité (kWh)	**NMC/66**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**272/nc**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**343/nc**
Transmission	**aux roues arrière**
Boîte de vitesses	**BVA1**
Dimensions (L/l/h) (m)	**4,40/1,85/1,56**
Nombre de places	**5**
Volume coffre (dm³)	**370[1]**

[1] (+ 15 dm³ AV)

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	**180**
1000 m D. A. (s)	**nc**
0 à 100 km/h (s)	**5,8**
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	**nc**
Freinage 90/130 km/h (m)	**nc**

Autonomie *

Moyenne (km) : 455		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Conso. (kWh/100 km) : **16,3**	Charge normale/rapide : **7h30 (7,4 kW) / 30 mn (210 kW)**	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès/démarrage sans clé, affichage tête haute, AFIL, aide au parking par caméra 360°, banq. AR coulissante, Bluetooth, câble mode 3 type 2, clim bizone, détecteurs pluie/luminosité, frein auto urgence + dét. piétons/cyclistes, induction, jantes 19 pouces, lect. Panneaux, LED adapt., Park Assist auto, pompe à chaleur, rég./lim. vit. Adapt., rétros élec., sellerie cuir, toit panoramique…

Suzuki Vitara *Ancienne école*

1.5 Hybrid 115 Style Auto Allgrip — **33 140 €**

Rejet de CO_2 : **133 g/km**	Malus écologique : **400 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Atypique crossover urbain depuis 2015, le Vitara s'offre une inédite (et vraie) version hybride. Son bloc 1.5 de 102 ch se voit épaulé d'un moteur électrique de 24 ch permettant de rouler (brièvement) en 100 % électrique. Mais l'ensemble, accouplé à une boîte robotisée à simple embrayage se montre lent à l'usage. Et heurté si on hausse le rythme. Bien aidés par un poids contenu, les 115 ch suffisent et la possibilité d'y ajouter une vraie transmission intégrale Allgrip lui permet de se distinguer de ses concurrents. Contrairement au Yaris Cross qui anime ses roues arrière avec un moteur électrique qui se désactive au delà de 70 km/h, le Vitara Allgrip entraîne ses quatre roues sans limites de vitesse et peut même verrouiller son coupleur arrière. Associé à un contrôle de descente, il s'autorise quelques escapades hors bitume, malgré une garde au sol de 175 mm seulement. Enjoué et confortable sur route, le Vitara est également accueillant à l'exception de son coffre dont le volume est amputé par la transmission intégrale et la batterie.

Désormais, le Vitara fait partie de la famille des "vrais" modèles hybrides avec ce bloc. La version restylée arrive avec un prix baissé de 4000 €.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1101.**

+ Transmission au choix
Tarifs encore contenus
Habitabilité

– Boîte lente
Présentation
Interface vieillissante

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Un peu plus rustique que les SUV urbains habituels, le Vitara assume sa différence. Son hybridation lui permet de s'en tenir à un mini malus et de maîtriser ses consommations. Par contre, sa boîte à simple embrayage marque le pas côté agrément. Le Vitara peut tout de même compter sur sa transmission intégrale optionnelle très efficace.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	**4 cyl. en ligne + élec, essence**
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	**1462/non**
Batterie/Capacité (kWh)	**nc/nc**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**115/nc**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**138 à 4400**
Transmission	**intégrale**
Boîte de vitesses	**BVM6 robotisée**
Dimensions (L/l/h) (m)	**4,18/1,78/1,61**
Nombre de places	**5**
Volume coffre (dm³)	**289**

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	**180**
1000 m D. A. (s)	**nc**
0 à 100 km/h (s)	**13,5**
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	**nc**
Freinage 90/130 km/h (m)	**nc**

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,8		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **47**	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage sans clés, AFIL actif, aide au parking AV/AR + caméra de recul, Bluetooth, clim auto, détect. de pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, jantes alu 17 pouces, régul. de vit. adaptatif, rétros élec. rabattables, surveillance des angles morts, sièges AV chauffants, syst. multimédias avec écran tactile 7 pouces, GPS, Android Auto/Apple Carplay, prise USB toit panoramique, vitres électriques…

Options (€)

Peinture métallisée	590

Suzuki S-Cross *Deuxième round*

1.5 Dualjet Hybrid 115 ch 4x2 Style — **29 790 €**

Rejet de CO_2 : 118 g/km	Malus écologique : 50 €	Puissance fiscale : 5 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km[1]

[1] Système hybride : 5 ans ou 100 000 km.



Le S-Cross opte ici pour un 1.5 de 102 ch et un moteur électrique qui apporte un "boost" de 33 ch et 56 Nm de couple. Ce dernier doit aussi recharger la petite batterie de 0,8 kWh. L'ensemble offre la possibilité de rouler 100% électrique sur environ 2 km et abaisserait la consommation de 9% par rapport au 1.4 micro-hybride.

Le S-Cross dispose désormais d'une vraie offre hybride à côté de sa version à hybridation légère. Ce SUV n'est pas donné mais il vient de baisser de 5 000 € son tarif.

Les premiers tours de roues se font donc en tout-électrique, mais très vite, le 1.5 essence entre en action : doux, fluide et plutôt silencieux. De plus, la direction ultra-souple facilite les manœuvres. En ville, il est à son aise. Idem sur les grands axes, à allure modérée. Mais sur routes secondaire, le tableau s'assombrit. Lors des accélérations, la boîte robotisée, trop lente, est vite dépassée et il faut composer avec des à-coups désagréables. La consommation, elle, n'a rien d'extraordinaire. Côté équilibre routier, le S-Cross s'en sort plutôt bien. À bord, si la présentation manque de modernité, que les plastiques durs pullulent et que le niveau de finition reste perfectible, le SUV japonais offre une belle habitabilité, même si son coffre est un peu étriqué.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1119.

+ Équipement
Comportement routier
Agrément ville et autoroute

– Tarif
Boîte robotisée perfectible
Qualité de fabrication

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Cette nouvelle motorisation hybride prétendument plus performante ne réalise pas vraiment de miracles sur le plan de la consommation. D'autre part, la boîte de vitesses robotisée, bien trop lente, pénalise l'agrément dans certaines situations. Le S-Cross s'apprécie donc surtout en ville ou sur les grands axes à une allure constante.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 462 / non
Batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 0,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 / nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	138 à 4 400[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,30 / 1,78 / 1,58
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	293

[1] En cumulé. Puissance maxi : 102 ch à 6 000 tr/mn (thermique) + 33 ch (élec.). [2] + 56 Nm élec.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	175
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	12,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,2		
Ville : 4,7	Route : 4,6	Autoroute : 6,2
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 47	

* Données constructeur.

Équipements de série

9 airbags, accès et dém. sans clé, Afil, aide au parking AV/AR, cam. 360°, clim. auto., détec. pluie/lum., ESP, frein. d'urg. auto., jantes 17 pouces, lecture panneaux, phares leds, régul. de vit. adap., sellerie mixte cuir/tissu, sièges AV chauff., surv. angl. morts, syst. multiméd. sur écran tactile 9 pouces, GPS, USB, volant multif., toit ouv. panoramique…

Options (€)

Peinture métallisée	590

Toyota Yaris Cross *Retour attendu*

Hybride 116h Design 2WD — **30 200 €**

Rejet de CO_2 : 102 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 6 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km



Lancé l'an dernier, le Yaris Cross se pare d'attributs de baroudeurs, notamment une calandre verticale et d'imposantes arches de roues en plastique brut. Couplé à un moteur électrique de 80 ch, le trois cylindres 1.5 de 92 ch cumule 116 ch. La douceur de conduite et l'absence d'à-coup offerts par la transmission

La Yaris Cross profite de son moteur hybride pour offrir un excellent agrément en ville. Cette finition Trail n'est plus proposée que sur stock.

font alors merveille en ville. L'ensemble permettant de profiter des nombreuses phases en tout électrique, que l'on peut faire durer deux petits kilomètres en continu. Dans cet univers de quiétude, seules les suspensions un peu sèches à basse vitesse dégradent le confort. Le principal défaut de sa transmission se retrouve en fait en usage routier. Au moment de solliciter davantage la mécanique, le trois cylindres se met à « mouliner » et le niveau sonore devient envahissant. À l'intérieur, exception faite de l'assise surélevée, l'ambiance de la classique Yaris est présente. Mise à part l'instrumentation partiellement numérique sur les finitions hautes Trail, Collection et Première, la planche de bord est en effet presque semblable.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1088.

+ Prestations urbaines
Consommations
Coffre

– Niveau sonore en accélération
Tarifs élevés
Suspensions sèches

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Yaris Cross reprend les ingrédients pour réussir son entrée chez les SUV urbains, y ajoute un moteur bien adapté à un usage citadin mais souffre sur route de suspensions sèches et d'une mécanique bruyante. Face à son prix coquet, les amateurs de polyvalence se tourneront davantage vers un Renault Captur.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 490 / non
Batterie / Capacité (kWh)	nc / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	92 à 5 000[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	140 à 3 500[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,20 / 1,76 / 1,59
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	397

[1] + 80 ch élec. pour 116 ch cumulés. [2] + 200 Nm élec.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	11,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,3		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 36	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. mains libres, affichage tête haute, AFIL, aide au parking AV et AR, clim auto bizone, capteur pluie/lumin. et de fatigue, freinage d'urgence automatique, jantes alu 18 pouces, lecture des panneaux, peinture métal., phares LED, rég. adaptatif, sellerie cuir partielle, sièges AV chauffants, surveillance des angles morts, système multimédias avec écran 9 pouces, Apple Carplay et Android Auto, GPS…

Options (€)

Toit panoramique	700

Toyota Yaris Cross *À l'écoute de ses clients*

130h Première — **35 700 €**

Rejet de CO_2 : 102 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 5 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km



Le Yaris Cross est un succès. Pour que perdure l'engouement, Toyota a identifié ses faiblesses auprès des utilisateurs de la première version. Résultat, trois points à corriger : le système multimédia, la puissance du moteur et l'insonorisation. Les ingénieurs ont donc intégré le nouveau dispositif Toyota Smart Connect. Reposant sur un écran tactile de 9 ou 10,5 pouces selon les finitions, il est plus ergonomique, plus lisible et plus rapide que son devancier. En outre, le combiné d'instrumentation cède sa place à un écran haute définition de 7 ou 12,3 pouces selon la version. Sous le capot, le SUV dégaine un bloc de 130 ch aux performances suffisantes. Côté insonorisation, des couches d'isolant phonique renforcées sous le capot et sur la cloison qui sépare le compartiment moteur de l'habitacle, ainsi que des vitres latérales et un pare-brise plus épais sont de mise. Le niveau sonore baisse dans l'habitacle, mais le 3 cylindres se fait toujours entendre lors des accélérations. Et, au-delà de 110 km/h, ce sont les perturbations aérodynamiques qui nuisent au confort auditif des passagers.

Le Yaris Cross 130h revendique moins de 5 l/100 km. C'est possible, mais reste à vérifier.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1160.

+ Meilleure insonorisation
Moins d'emballement
Conso préservée

– Faible gain en performances
Habitabilité arrière
Rapport prix/finitions

NOTRE AVIS ★★★★☆

Toyota est parvenu à tenir sa triple promesse grâce à une "nouvelle" Yaris Cross à la digitalisation plus poussée, à la puissance augmentée et à l'insonorisation améliorée. Toutefois, ces progrès apparaîtront sans doute trop limités aux yeux de ceux qui n'avaient pas été séduits par le premier opus.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 490/non
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/0,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	120 à 3 600[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L/l/h) (m)	4,18/1,77/1,60
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	436

[1] Puissance maxi : 92 ch à 5 500 tr/mn + 83 ch élec.
[2] + 185 Nm élec. Couple cumulé : 185 Nm, identique au couple électrique.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,5		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 36	

* Données constructeur.

Équipements de série

9 airbags, accès et dém. sans clé, aff. tête hte, aide parking AV/AR + cam. de recul, induction, clim. auto., détec. pluie/lum., frein. auto. urg., feux de route auto., jantes alliage 18 pouces, instrum. num. 12,3 pouces, lecture des panneaux, peinture biton, régul./lim. vit. adapt., régl. modes de conduite, rétros et vitres élec., sièges AV et volant chauff., syst. multim. écran 10,5 pouces, GPS connecté, syst. audio Premium JBL, toit panoramique…

Toyota C-HR *Le même, mais en mieux*

Hybride 140 Collection — **41 400 €**

Rejet de CO_2 : 110 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 5 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km



Le premier C-HR fut un succès, autant dire que la seconde génération était très attendue. Et sur ce coup, le japonais a joué la carte de la continuité avec son toit très fuyant, qui donne d'ailleurs l'impression qu'il a grandi, ce qui n'est pas le cas. Il est même plus court de 3 cm. A l'intérieur, Toyota a mis les petits plats dans les grands avec une finition très soignée de la planche de bord, dotée de plastiques moussés et agréables au toucher. Evidemment, le C-HR roule en partie à l'électrique, recevant ici le bloc 1.8 essence hybride classique qui développe une puissance cumulée de 140 ch. Il est accompagné d'une boîte CVT qui a les qualités de ses défauts, à savoir idéale en ville, beaucoup moins dès que l'on sollicite le moteur. On connait déjà cet attelage, c'est le même que celui de la Corolla, récemment restylée. Cet ensemble offre une très belle sobriété (annoncée à 4,9 l/100 km), avec même de meilleurs résultats en conduite urbaine.

La deuxième génération de C-HR reprend le bloc moteur de la Corolla, à savoir le 1.8 hybride non rechargeable.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1147.

+ Style
Efficience
Confort

– Habitabilité
Prix
Performances

NOTRE AVIS ★★★★☆

Après un franc succès, c'est toujours un peu difficile de se remettre le pied à l'étrier. Avec cette deuxième génération de C-HR, Toyota a réussi le pari haut la main. La voiture est est encore plus sobre, son confort s'est grandement amélioré. Dommage néanmoins qu'il n'en a pas profité pour adoucir ses prix.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 798/non
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/0,91
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	142 à 3 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36/1,83/1,56
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	388

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,9		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 877	Capacité réservoir (l) : 43	

* Données constructeur.

Équipements de série

Accès/dém. sans clé, AFIL, aide park. AV/AR, cam. de recul 360°, clim. auto bizone, conduite semi-autonome, Full LED auto, hayon motorisé, jante alliage 19", pare-brise chauffant, sièges AV et volant chauffants, syst. multimédia+ navigation, syst. audio JBL…

Options (€)

Pack Techno (aff. tête haute + clé num. smartphone + rétro. caméra)	1 500
Toit pano.	800

Toyota C-HR *Laissez-vous tenter*

2.0 Hybrid 200 ch Collection — **43 400 €**

Rejet de CO_2 : 109 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 8 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km



Le moteur 2.0 de 200 ch du nouveau C-HR est plus agréable à l'usage que la version 140 ch.

Seul C-HR a pouvoir rouler en quatre roues motrices (+ 2000€), il démontre les qualités incisives de son train avant, ainsi que le comportement joueur de son essieu arrière sur petites routes. Le confort est le point sur lequel notre modèle a fait le plus de progrès. A cela s'ajoute une excellente insonorisation grâce au vitrage feuilleté. Côté habitabilité, les passagers arrière bénéficient d'un espace restreint aux jambes et d'une seule aumônière pour deux! La surface vitrée plus importante qu'avant diminue la sensation d'enfermement. Côté ergonomie, Toyota a de sérieux efforts à faire: trop de boutons sur le volant, trop de menus dans l'écran tactile (surtout pour désactiver les nouvelles assistances à la conduite trop intrusives). Les manœuvres seront facilitées par le rétroviseur caméra (en option avec le Pack Techno). Toyota a fait un bel effort sur la qualité des matériaux, et les ajustements entre les différents éléments sont soignés. Affiché à un tarif un peu élevé, ce C-HR se rattrape par l'absence de malus et un appétit parfaitement contenu.

+ Confort
Sobriété
Toucher de route

– Tarif élevé
Habitabilité arrière
Transmission

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1152.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Dans la gamme C-HR, cette version 200 ch dispose de nombreux atouts: confort, agrément de conduite, consommation bien contenue… Il pourrait parfaitement rivaliser avec les autres propositions de la gamme du SUV Toyota, si ce n'était un prix très élevé et des aides à la conduite bien trop intrusives.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 987/non
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/1,1
Puissance maxi (ch à tr/mn)	152 à 6 000[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	190 à 4 400[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36/1,83/1,56
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	365

[1] +113 ch élect. [2] +206 Nm élect.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	185
1 000 m D. A. (s)	29,5
0 à 100 km/h (s)	8,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32/67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,8		
Ville : 5	Route : 5,7	Autoroute : 6,7
Autonomie (km) : 741	Capacité réservoir (l) : 43	

Équipements de série

8 airbags, radars AV/AR, avertisseur de circulation arrière, clé mains-libres, full LED, hayon élec., induction, jantes 19", pare-brise chauff., peinture biton, rétros dégivrants/rabatt. élec., sellerie cuir synthét./Alcantara, siège cond. écran 12,3"/GPS connecté/Apple Car Play et Android Auto/USB/audio JBL, volant/sièges AV chauffants…

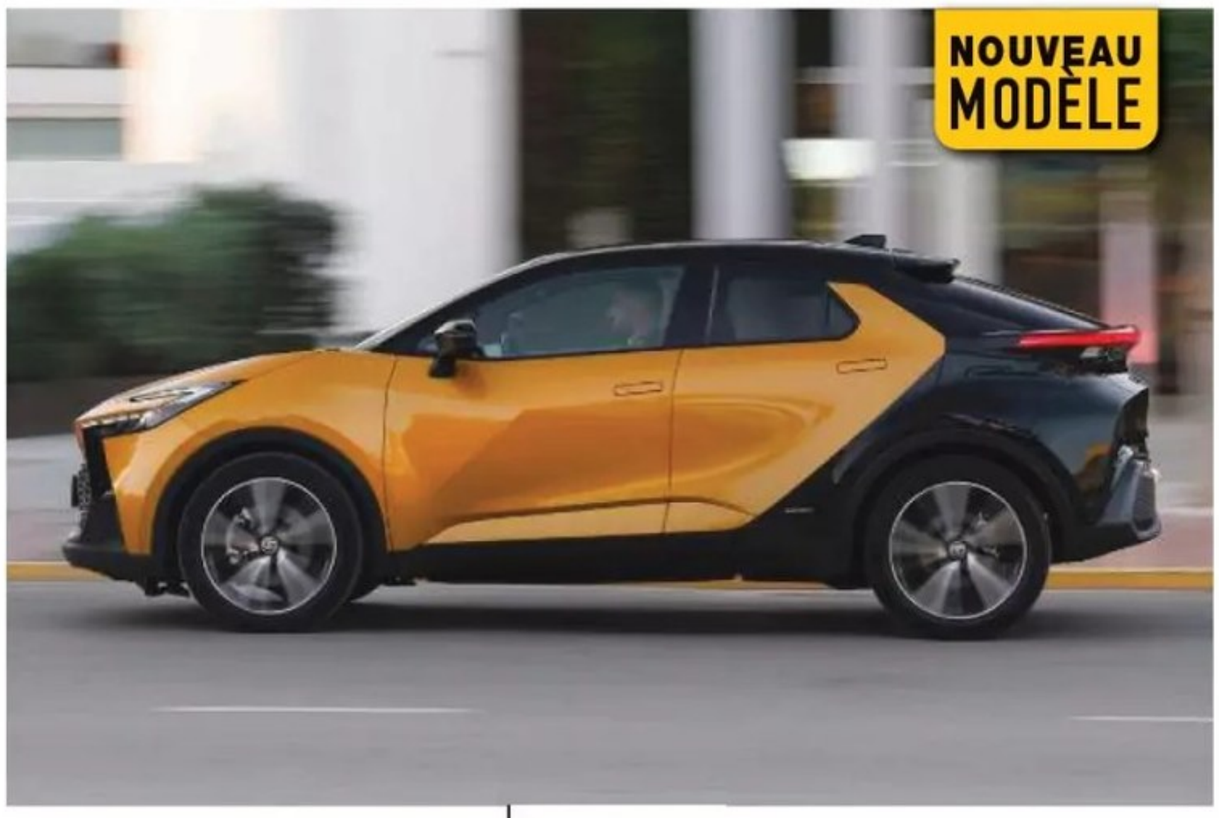
Options (€)

Pack Techno	1 500
Toit ouvrant panoramique	800

Toyota C-HR *Le physique de l'emploi*

2.0 Plug-in Hybrid 225 Collection — **46 400 €**

Rejet de CO_2 : 20 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 8 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km



Comme le premier, ce second C-HR conserve un design (et un profil) atypique, qui peut dérouter… ou plaire !

Le nouveau C-HR conserve un design original mais tente de s'améliorer par rapport au premier opus même si la rétrovision n'est toujours pas son fort, imposant la caméra de recul. Les massifs feux arrière qui se prolongent jusqu'aux portes en rajoutent à l'envi. Le coffre reste toujours contenu et les passagers arrière sont encore gênés aux entournures, mais il sont en revanche infiniment moins secoués que précédemment. La nouvelle suspension qui comprend des amortisseurs à double effet s'adapte aux différents types de conduite. Ils acceptent suffisamment de mouvements de caisse à allure réduite pour améliorer la filtration à basse vitesse. Ils se raffermissent ensuite si le conducteur décide de privilégier son propre plaisir pour offrir un comportement plus précis. L'arrivée de cette version hybride rechargeable de 225 ch dynamise la conduite, tout en maîtrisant ses consommations. Comptez 6 l/100 km après avoir déchargé la batterie qui autorise sur le papier 66 km en tout électrique.

+ Esprit préservé
Confort en progrès
Consommations

– Tarifs élevés
Visibilité AR
Habitabilité/coffre

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1142.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le C-HR conserve sa personnalité affirmée et c'est très bien ainsi. Il ne devrait donc pas décevoir les amateurs du genre. Si ses capacités d'accueil sont toujours limitées, il y ajoute un confort en progrès et un plaisir de conduite accru auquel l'arrivée de l'hybridation rechargeable participe amplement. Attention toutefois au prix élevé !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 987/non
Batterie/Capacité (kWh)	13,6/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	223/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	190/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36/1,83/1,57
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	340

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 0,9		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 43	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, Affichage tête haute, avertisseur d'angles morts, caméra de recul et caméra à 360 °, coque de rétroviseurs extérieurs noir laqué, gestion codes phares automatisés, instrumentation numérique 12,3 pouces, jantes alliage 19 pouces, peinture biton, régulateur de vitesse, sellerie en cuir perforé, système anticollision AV/AR, système multimédia 12,3 pouces avec GPS/Android Auto/Apple CarPlay, commande vocale, syst. audio JBL 9 HP, toit panoramique…

Volkswagen T-Cross *Faute avouée…*

▶ 1.0 TSI 95 ch VW Edition — **26 690 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km**	Malus écologique : **280 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Alors que le segment des SUV urbains se porte bien, le Volkswagen T-Cross n'a pas eu le succès escompté. La faute à une piètre qualité de présentation. Pour son restylage, le modèle corrige le tir avec une planche de bord inédite et dotée d'un nouveau garnissage. Ce petit SUV a eu, aussi, la bonne idée de conserver son habitacle malin avec de nombreux rangements et surtout une banquette coulissante sur 14 cm offrant aux passagers arrière un bel espace ou un volume de coffre conséquent. A l'avant, le conducteur bénéficie d'une position de conduite haute agréable pour bien dominer son sujet. Il faudra toutefois opter pour la caméra de recul pour disposer d'une meilleure visibilité. Sur la route, le châssis distille un bel agrément alliant agilité et confort. Enfin, le 3-cylindres essence de 95 ch, s'il manque d'un peu de dynamisme, se montre très sobre. En revanche, il fait payer cher sa remise à jour. Nous ne saurons que trop vous conseiller de le prendre dans la série spéciale Edition.

Sur le marché des SUV urbains, le VW T-Cross manque de visibilité.

▶ **Essai non paru.**

+ Habitabilité
+ Confort
+ Progrès sur la finition
− Tarifs (+ 900 €)
− Plastiques durs
− Manque de tonus moteur

NOTRE AVIS ★★★★☆

Conscient des lacunes de son SUV de poche, Volkswagen a su corriger les défauts du T-Cross, tout en conservant ce qui a toujours fait sa force. Il affiche ainsi toujours une belle habitabilité au vu de l'encombrement contenu grâce à une astucieuse modularité arrière. Attention toutefois au prix.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	4,24/1,82/1,59
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	385

Performances

Vitesse maxi (km/h)	180
1000 m D. A. (s)	33,8
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,4		
Ville : **6,6**	Route : **6,3**	Autoroute : **6,4**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **40**	

Équipements de série

6 airbags, radars AV/AR, peint. métal., cond. semi. auto. niv.2, cam. recul, clim auto, capt. pluie/lum., jantes 17", rétros ext. dégiv. et rabatt. élect., accès et dém. mains-libres …

Options (€)

Pack aides à la conduite	925
Sièges chauffants	410
Instrumentation numérique	400

Volkswagen T-Roc *Faute avouée et corrigée*

▶ 1.0 TSI 116 Life — **32 230 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km**	Malus écologique : **280 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Arrivé en 2017, le T-Roc avait déçu par sa présentation intérieure plastique. Redessinée, la planche de bord est désormais moussée, aussi agréable à l'œil qu'au toucher et les contre-portes avant s'habillent désormais de tissu. La dotation s'est enrichie avec une instrumentation numérique de grande taille, des projecteurs full LED automatique et un système d'accès et démarrage mains-libres sur toutes les versions. Mieux équipé… mais plus de 8 500 € plus cher qu'à son arrivée ! Dur, même si on apprécie ses multiples aspects pratiques dont de grandes ouvertures arrière et un bel espace intérieur. Son compartiment à bagages est même l'un des plus importants de la catégorie. Les passagers apprécient aussi les places arrière accueillantes. Les trajets sont d'autant plus agréables que l'amortissement s'avère prévenant et l'insonorisation poussée. Le 3 cylindres 1.0 TSI de 116 ch qui constitue l'entrée de gamme fait, lui, preuve d'une discrétion exemplaire. Pour ne rien gâter, il se montre assez performant et sobre.

Le T-Roc a été restylé… et cela ne se voit pas beaucoup à l'extérieur mais l'habitacle progresse.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1106.**

+ Moteur alerte et discret
+ Espace intérieur
+ Équipements
− Tarif (+ 3 360 €)
− Pataud en virage
− Détails de finition

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le T-Roc s'apprécie pour la douceur de ses commandes, sa discrétion mécanique et son amortissement prévenant. Avec un mobilier plus cossu, il coche la case qui lui manquait. Spacieux, pratique et assez alerte, même avec ce "petit" moteur de 116 ch, c'est un bon choix dans la catégorie, quand on a les moyens…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,24/1,82/1,59
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	474

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	185
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **50**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès-dém. sans clé, aide au parking, radars AV/AR, clim. auto. bizone, frein. urg. auto, dét. pluie/lum., instr. num. 8 pouces, jantes 16 pouces, LED, régul. vit. adapt., volant cuir multifonction, syst. multimédia sur écran 8 pouces, prises USB-C…

Options (€)

Caméra de recul	330
Toit noir	560
Peinture métallisée	700

Volkswagen Taigo *Le gang des T s'agrandit*

1.0 TSI 116 Style — **34 690 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km**	Malus écologique : **280 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Le Taigo surfe sur la vague des SUV Coupé initiée par BMW et son X6. Cette version a déjà augmenté de 3620 €.

La nouvelle tendance, ce sont les SUV coupé. Une ligne spécifique, développée tout d'abord par BMW et son X6, qui fait donc son apparition ici sous la forme du Taigo. Ce dernier s'affiche plus grand que les T-Cross et T-Roc de 16 et 3 cm. L'habitabilité est donc sans surprise suffisante même si les très grands gabarits pourront être un peu gênés à l'arrière. Coupé oblige. L'espace aux jambes est en revanche généreux. Au chapitre ambiance, pas de surprise puisque le nouveau venu reprend le même environnement de poste de conduite que ses deux frères. Des économies d'échelle logiques qui se retrouvent d'ailleurs sur la partie mécanique. Dès lors, sur la route, il ne faut attendre ni surprise ni sensationnel. Le Taigo n'est pas désagréable à mener, mais pour le grand frisson, vous êtes priés de repasser. Pragmatique et rationnel! Il est vrai que le 1.0 TSI de 116 ch n'est pas un foudre de guerre. En plus, la boîte DSG7 s'accommode assez mal en manquant de réactivité. Dommage car le châssis apporte un bon compromis efficacité/confort.

+ Look inédit
Équipements d'agrément
Habitabilité correcte

– Manque d'entrain
À-coups de la DSG7
Plastiques peu flatteurs

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1101.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Au-delà de son look inédit sur le segment, le Volkswagen Taigo tente de réunir les atouts du T-Cross et du T-Roc. Reste qu'avec son bloc 1.0 TSI 116 ch, sa conduite sans souci ne suscite guère d'émotions. L'agrément est plus à trouver du côté des aides à la conduite et des systèmes multimédias embarqués.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,27/1,75/1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	438

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	191
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,9		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 40	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR + caméra de recul, antibrouillards + éclairage en virage, Bluetooth, clim auto bizone, détecteurs de pluie et luminosité, ESP, lecture des panneaux, jantes alliage 17 pouces, phares Matrix LED avec fonction codes/phares auto, recharge induction, régulateur/limiteur de vitesse, adaptatif, système multimédia…

Options (€)

Pack Design Style	1365
Pack Aide à la conduite	600

Volkswagen Taigo *Compromis intéressant*

1.5 TSI 150 R-Line — **34 360 €**

Rejet de CO_2 : **132 g/km**	Malus écologique : **360 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Avec la finition R Line, le Taigo gagne en caractère. Cette version augmentait de 1380 € en 2022. Ajoutez-y 2120 € en 2023… mais elle baisse de 1480 € en 2024.

Avec son allure moderne de SUV coupé, le Taigo cache son jeu. Le modèle ne se veut pas premium: conçu par Volkswagen Brésil, il repose sur la plate-forme MQB A0 de la Polo, à laquelle il emprunte aussi la planche de bord. Relativement basique (modularité minimale, rangements réduits), il est en revanche très bien équipé et son habitabilité est plutôt généreuse, même à l'arrière grâce à un espace aux jambes idéal pour les adultes. Le volume du coffre, avec une valeur de 419 dm³, se situe dans la moyenne de la catégorie. Sur la route, notre modèle motorisé par le 1.5 TSI de 150 ch se caractérise par sa douceur. La boîte DSG7 n'est d'ailleurs sans doute pas étrangère à cette sensation. Ce bloc assure sans problème ses reprises et ses accélérations pour une circulation aisée dans le trafic quotidien. Mais son apparence de coupé laissait espérer davantage de dynamisme. Évidemment ce constat se reporte sur le comportement routier car les ingénieurs ont choisi des réglages de châssis et de direction qui assurent au Taigo avant tout une belle sérénité.

+ Habitabilité
Rapport prix/prestations
Agrément de conduite

– Châssis peu dynamique
Présentation un peu austère
Modularité et rangements

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1103.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Avec cette tentative originale de commercialiser un SUV-coupé dans la catégorie des compacts, Volkswagen offre une alternative intéressante. Dommage que le constructeur ne soit pas allé au bout de son idée. Le Taigo n'apporte rien de plus par rapport à ses frères T-Cross et T-Roc au niveau de la conduite.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1498
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,27/1,76/1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	419

Performances

Vitesse maxi (km/h)	210
1000 m D. A. (s)	30
0 à 100 km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,3
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,1		
Ville : 7,8	Route : 6,8	Autoroute : 6,8
Autonomie (km) : 563	Capacité réservoir (l) : 40	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, antibrouillards, aide au parking AV/AR + caméra de recul, antibrouillards + éclairage en virage, Bluetooth, clim auto bizone, détecteurs de pluie et luminosité, ESP, jantes alliage 17 pouces, phares Matrix LED avec fonction codes/phares auto, recharge induction, régulateur/limiteur de vitesse, adaptatif, syst. multimédia, volant cuir…

Options (€)

GPS Discover Pro	600
Pack Aides à la conduite	600

Volkswagen Tiguan *Classique mais efficace*

1.5 eTSI 150 ch R-Line — **48 600 €**

Rejet de CO_2 : **140 g/km**	Malus écologique : **943 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Le dernier Tiguan 1.5 eTSI de 150 ch adopte la solution micro-hybride : si les performances ne sont pas étincelantes, l'agrément est au rendez-vous. S'y ajoute un comportement plutôt dynamique... qui se paye un peu en confort. La suspension pilotée compense... pour 1 200 € de plus. La dureté des amortisseurs peut

Si le style évolue un peu, le reste est dans la continuité du précédent opus.

en effet être ajustée suivant quinze positions. Dans l'habitacle, l'espace en largeur aux coudes et en longueur aux jambes est généreux, tout comme le volume du coffre. La présentation est également au niveau avec l'impressionnante planche de bord et son écran 15 pouces. Ce dernier bluffe par sa lisibilité et surtout par la simplicité et la fluidité des menus, disposant de raccourcis situés sur la partie haute. Il est ainsi très facile de déconnecter certaines aides à la conduite. Saluons enfin la bonne finition grâce à une qualité d'assemblage sans fausse note et des matériaux soignés. Malheureusement, ce dernier Tiguan affiche des tarifs élevés et une consommation moyenne de 7,8 l/100 km qui pourront refroidir certains clients potentiels.

+ Habitabilité
Technologie
Volume du coffre

– Consommation
Performances
Tarif

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1159.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec cette génération, Volkswagen a préféré opter pour la stratégie de l'évolution plutôt que celle de la révolution. Derrière la rupture de style, le troisième Tiguan entretient ses talents de SUV familial avec notamment un espace à bord de premier plan, tout en modernisant son équipement et son habitacle.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 498/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/0,25
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,54/1,84/1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	590

Performances

Vitesse maxi (km/h)	194
1 000 m D. A. (s)	31,6
0 à 100 km/h (s)	9,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,2
Freinage 90/130 km/h (m)	32/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,8		
Ville : 8,5	Route : 7,6	Autoroute : 7,4
Autonomie (km) : 705	Capacité réservoir (l) : 55	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, réglateur/limiteur de vitesse, rétro intérieur auto jour/nuit, système multimédia avec écran tactile/GPS connecté/Android auto et Apple CarPlay/prise USB…

Options (€)

Hayon motorisé	1 250
Peinture métallisée	900
Sièges AV chauffants	535
Toit vitré panoramique	1 350

Volkswagen Tiguan *L'art de la continuité*

2.0 TDI 150 R-Line Exclusive — **59 250 €**

Rejet de CO_2 : **148 g/km**	Malus écologique : **1 901 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Ce troisième opus recycle les éléments techniques de son prédécesseur. Pas de changements non plus sous le capot. Seules les versions hybrides rechargeables ont droit à un peu de rab de batterie. Pour le reste, si Volkswagen dit avoir retravaillé les trains roulants, les changements portent surtout sur le système de

Les nouvelles suspensions adaptatives DCC Pro atténuent le roulis et contribuent au confort. Mais elles sont en option.

suspension adaptative (en option) plus réactif et fin. Le comportement gagne en précision et en dynamisme. Le Tiguan III demeurant un agréable compagnon qui privilégie le confort. Les nouveautés, outre un style modernisé, se trouvent surtout à bord avec l'arrivée du grand écran central de 15 pouces couplé à un affichage tête haute projeté sur le pare-brise, sur la version R-Line Exclusive et en option sur Elegance. On note aussi l'abandon du levier de vitesses central au profit d'un sélecteur au volant et le retour de touches "mécaniques" pour les commandes au volant. Autre bonne nouvelle, la qualité des matériaux et la finition. Ce n'est toujours pas très original, mais c'est… sérieux ! Comme les tarifs, toujours aussi costauds.

+ Présentation
Équipement complet
Confort

– Nouvelles fonctions en option
Comportement débonnaire
Tarif

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1154.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Gabarit constant, style un peu retouché, châssis remanié et moteur "à l'ancienne", à la puissance inchangée de 150 ch pour le TDI : voilà plutôt un gros restylage qu'une nouvelle génération à l'heure de présenter le "nouveau" Tiguan. Reste que ce n'est plus derrière le volant que le conducteur voit la différence, mais derrière les écrans !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	360 à 1 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,54/1,86/1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	652

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	207
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,6		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide park. avec cam. recul, alerte de franchiss. ligne, charg. emb. 11 kW, clim. auto., cond. auton. niv. 2, dét. angles morts, full LED, hayon élec., induction, instr. num. 7 pouces, jantes alliage 18 pouces, ouv. sans clé, pompe à chaleur, régul.vit., rétros rabatt. élec/chauff., sell. ivoire, siège cond. élec/massant, sièges AV chauff., syst. multimédia sur écran tactile 10,25 pouces, syst. audio 6 HP…

Options (€)

Jantes 20 pouces	580
Peinture métallisée	700

Volvo EX30 *Petit... mais Volvo*

272 ch Ultra Single Extended Range — **49 550 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Cousin des Smart #1 et #3, l'EX30 embarque un moteur électrique de 272 ch, alimenté par une batterie lithium-ion de 64 kWh utiles. Avec cet assemblage, le constructeur, propriété de Geely, annonce une autonomie de 476 km en moyenne, voire plus de 600 km en ville. C'est nettement moins dans la réalité, et sa consommation est élevée. À l'usage, ce SUV correctement amorti et suspendu, affiche une tenue de route sereine, sans pour autant être pataud ni ampoulé. Seule la direction manque de précision et le diamètre de braquage est un peu court, tandis que les réglages châssis assurent un bon compromis confort/tenue de route. Au sein de l'habitacle, la présentation typique des modèles suédois est au rendez-vous. L'ambiance se veut (trop) ultra-dépouillée, épurée, zen. L'imposant écran tactile central de 12,3 pouces attire l'œil et cela tombe bien car celui-ci contrôle absolument tous les réglages et fonctions de bord, même pour régler les rétroviseurs et ouvrir la boîte à gants (autant dire que s'il y a un bug...).

Le Volvo EX30 offre de bonnes qualités sur voies rapides avec en plus une bonne isolation phonique. Son prix augmente déjà de 1 600 €.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1146.**

+ Présentation
Prix/équipement
Confort

− Conso. et ergonomie
Ecran omniprésent
Petit coffre

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Derrière un bagage technique connu, le EX30 affiche fièrement un look et une ambiance à bord bien à lui et plein de charme malgré son grand écran qui contrôle tout et à l'ergonomie fatiguante. À vouloir trop simplifier... S'il n'est pas trop cher en entrée de gamme, le prix grimpe vite et il n'a pas droit au bonus écologique.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/64
Puissance maxi (ch à tr/mn)	272/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	343/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,23/1,84/1,55
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	318

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : nc		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 17	Charge normale/rapide : 4h/27 mn	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR par caméra 360°, Bluetooth, câble type 2, clim auto, cond. semi-autonome niveau 2, détecteurs pluie/luminosité, hayon élec., induction, jantes 19 pouces, lect. panneaux, LED adapt., Park Assist auto, pompe à chaleur, rég./lim. vit. adapt., rétros élec., surv. angles morts, surv., toit panoramique…

Options (€)

Câble de recharge type 2 supplémentaire	415
Pack Confort	340

Volvo XC40 *Évolution à pas comptés*

B3 163 ch Plus — **46 350 €**

Rejet de CO_2 : **150 g/km** | Malus écologique : **2 049 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Volvo simplifie l'offre du XC40 dont l'entrée de gamme essence troque son 3 cylindres contre un 4 cylindres 2.0 micro-hybridé. En dépit de sa cylindrée supplémentaire et de l'assistance du moteur électrique, le XC40 n'enregistre qu'une progression marginale de ses performances, illustrée par son chrono amélioré de 0,4 s au 0 à 100 km/h. Ce moteur se distingue en revanche par sa douceur et son silence de fonctionnement, nettement supérieurs à ceux du 3 cylindres. Dommage que sa pédale de frein offre une course aussi haute et courte, qui nuit au confort de conduite et à la qualité du dosage. Par ailleurs, avec en moyenne 8 l/100 km, le Volvo XC40 économise 0,4 l tous les 100 km par rapport au précédent 3 cylindres à boîte automatique, selon nos mesures. C'est appréciable, mais la micro-hybridation ne suffit pas à faire de lui un vrai bon élève : le Mercedes GLA 200 DCT mesuré par nos soins consomme presque 1 l/100 km de moins et l'Alfa Tonale 1.5 160 ch micro-hybridé TCT, 0,6 l/100 km...

Un SUV familial très compact ! À l'heure où les autos enflent tant et plus, on en redemande !

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1124.**

+ Style
Encombrement/habitabilité
Silence du bloc

− Finition perfectible
Tarif élevé (+ 5 450 €)
Bruits d'air à vitesse élevée

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le XC40 fait toujours mouche en matière de style, mais aussi grâce à son rapport entre son encombrement et son habitabilité. Sa motorisation micro-hybridée est alors surtout plaisante pour son silence. Notons aussi que la finition est discutable, le tarif élevé et les bruits d'air sur autoroute ont de quoi faire hésiter.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 969
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	163 à 4 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	265 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,43/1,87/1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	509

Performances

Vitesse maxi (km/h)	180[1]
1 000 m D. A. (s)	31,3
0 à 100 km/h (s)	9,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,3
Freinage 90/130 km/h (m)	32/63

[1] Limitée électroniquement.

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8		
Ville : 9	Route : 7,7	Autoroute : 7,4
Autonomie (km) : 675	Capacité réservoir (l) : 54	

Équipements de série

6 airbags, aide au park., antibrouill. LED, cam. de rec., clim bizone, détec. pluie/lum., instru. num. 12,3 pouces, jantes 18 pouces, rétros rab. élec., sièges chauff. élec., multimédia sur écran tactile 9 pouces/GPS/USB/audio Harman Kardon…

Options (€)

Caméra 360°	640
Conduite semi-autonome	1 150
Toit panoramique	1 380

Volvo EX40 *Petite rallonge*

252 Plus Extended Range — **59 150 €**

Rejet de CO_2 : **57950 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **14 CV**	Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



À la vitesse où vont les technologies silencieuses, l'ex XC40, désormais "EX40", sorti en 2020, devait évoluer. En installant un moteur électrique inédit à l'arrière, Volvo revient à la propulsion. Cette dernière version peut recevoir, en outre, la grosse batterie jusqu'ici réservée au modèle Twin de 408 ch. Revue pour l'occasion et offrant 4kWh supplémentaires pour passer à 79 kWh, elle autorise une autonomie théorique de 573 km et accepte une puissance de charge de 200 kW, afin de récupérer 80 % d'autonomie en 28 minutes selon Volvo. En pratique, les consommations relevées de 19 kWh / 100 km laissent plutôt espérer 400 km. Le confort fait toujours partie de ses qualités premières, malgré les jantes de 20 pouces. Côté comportement routier, le passage à la propulsion n'apporte pas plus de dynamisme à ce SUV compact de… 2 100 kg. Heureusement, la motricité est correcte. Il est également dommage que la régénération au lever de pied ne propose qu'un mode roues libres et un autre "one pedal" permettant de se passer des freins.

Non le EX40 n'est pas un nouveau modèle, c'est simplement que les versions électriques du XC40 changent de nom. Pourquoi faire simple…

+ Autonomie prometteuse
Confort
Equipement complet

– Châssis pataud
Régénération simpliste
Tarif toujours plus coquet

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1134.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Les modifications techniques portent leurs fruits. En attendant de le vérifier sur nos bases, l'autonomie offerte par la nouvelle batterie et le moteur revu apparaît prometteuse pour un SUV compact. Confortable, bien équipé et toujours bonhomme, le EX40 facture ses qualités au prix fort comme les autres concurrents européens.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 79
Puissance maxi (ch à tr/mn)	252 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	420 / nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	nc
Dimensions (L/l/h) (m)	4,44 / 1,86 / 1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	509

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 573		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 19	Charge normale/rapide : 8 h / 0h28	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ABS, aide au stat. AV/AR avec cam de recul, Bluetooth, clim auto bizones, conduite semi autonome, détect de pluie et de luminosité, ESP, frein. auto d'urgence auto, hayon mains libres, instrum. numérique 12,3 pouces, jantes alu, lecture des panneaux, phares à LED, régul. de vitesse adaptatif, syst multimédia avec écran tactile 9 pouces/GPS/prises USB…

Options (€)

Peinture métallisée	1 000
Sellerie en laine	2 300

Volvo EC40 *Un blason à redorer*

238 ch / 67 kWh Plus — **56 700 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **9 CV**	Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



D'emblée, le EC40 (ex C40) se démarque. Sous prétexte de matériaux écologiques, il offre des sensations de toucher et de qualité perçue originales. Son style épuré et sa techno séduisent encore. Il fait presque bonne figure en habitabilité compte tenu de sa taille si le toit fuyant ne limitait pas l'espace des têtes à l'arrière. De plus, les passagers sont contraints à une position trop droite. Quant au volume de coffre, il laisse à désirer. Cela dit, avec son gabarit de compact, il affronte la ville avec aisance. Dans la bonne moyenne en performances, le EC40 se révèle agréable à conduire sans faire preuve de la sportivité et de la précision que suggère son style de coupé. Dommage aussi que ses suspensions soient si fermes à basse vitesse et que son insonorisation s'avère aussi perfectible. Dès lors, difficile de défendre son prix, qui le prive de bonus. D'autant que son équipement de série dans la finition intermédiaire Plus ne compense pas cet appétit financier, pas plus que ses consommations…

Le C40 rebaptisé EC40 a tout pour séduire avec sa belle gueule de coupé. Quant à l'intérieur, il se démarque plutôt bien de la concurrence.

+ Performances solides
Volume de coffre
Agrément de conduite

– Présentation datée
Autonomie sur autoroute
Écran central petit

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1151.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Il ne suffit pas de porter un badge haut de gamme pour en proposer les prestations. Hormis son aspect de coupé, le EC40 ne justifie en rien son caractère luxueux par rapport à ses concurrents et encore moins son prix. En outre, la plateforme XC40 a fait son temps ! Chez Volvo, aujourd'hui, c'est plutôt l'EX30 qui suscite l'intérêt…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	NMC / 69
Puissance maxi (ch à tr/mn)	238 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	420 / nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,44 / 1,88 / 1,60
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	479

Performances

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	29
0 à 100 km/h (s)	7,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,2
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 64

Autonomie

Moyenne (km) : 380		
Ville : 415	Route : 410	Autoroute : 315
Conso. (kWh/100 km) : 18,3	Charge normale/rapide : 33 h / 34 mn[1]	

[1] Charge rapide de 10 à 80 %.

Équipements de série

6 airbags, aide au dém. en côte, aide au park. AR + cam. de recul, charg. induction, clim. bizone, freinage auto d'urg., détec. pluie/lum., instru. de bord num., régul./lim. de vit., rétros élec., surv. somnolence, syst. multi. avec écran tactile, GPS connecté, syst. audio…

Options (€)

Peinture métallisée	1 000
Sièges AV chauffants	1 000

SUV FAMILIAUX et LUXE

Hummer EV3x, Hyundai Santa Fe, BYD Seal U, Honda CR-V, le nouveau Peugeot 5008 est déjà bien entouré !

SOMMAIRE

Peugeot E-5008 210 ch/73 kWh	p. 148, 149
Aiways U5 63 kWh 204	p. 150
Aiways U6 218 ch / 63 kWh	p. 150
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 160	p. 151
Audi Q5 40 TDI Quattro Q5/ Sportback 40 TDI	p. 151 / 152
Audi Q8 e-tron Sportback 55	p. 152
Audi SQ6 e-tron 489 ch/100kWh	p. 153
BMW X3 xDrive20d 190 / X4 30d	p. 154
BMW iX xDrive50 523 / XM 4.4 V8 653 ch	p. 155
Cupra Tavascan VZ 340 ch / 82 kWh	p. 156
BYD Seal U 87 kWh / U DM-i 324 ch	p. 156 / 157
DS 7 E-Tense 360 4x4	p. 158
Fisker Ocean 564 ch	p. 158
Ford Mustang Mach-E 294 ch RWD	p. 159
Ford Bronco 2.7 V6 EcoBoost 335 ch	p. 159
Honda CR-V 2.0 i-MMD 184 ch 2WD	p. 160
Hummer EV3x 836 ch	p. 161
Hyundai Ioniq 5 77 kWh 229 ch	p. 162
Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDi Hybrid 230	p. 162
Hyundai Santa Fe Plug-in HTRAC 253 ch	p. 163
Ineos Grenadier Station Wagon	p. 164
Jaguar I-Pace EV400 AWD / F-Pace P400e	p. 165
Jeep Wrangler 4xe 2.0 T 380	p. 165
Kia EV6 58 kWh 170 / EV6 77,4 kWh 325	p. 166
Kia EV9 204 ch 2WD / 385 ch 4WD	p. 167
Land Rover Defender 90 D200 MHEV / 110 P400e SE	p. 168
Land Rover Defender 130 P400	p. 169
Lexus NX 450h+	p. 169
Lexus RX 500h / RZ 450 e	p. 170
Maserati Grecale Folgore 550 ch / 105 kWh	p. 171
Mazda CX-60 2.5 E-Skyactiv PHEV 327	p. 171
Mazda CX-60 3.3 Diesel 200	p. 172
Mercedes GLC 220d	p. 172
Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic	p. 173
Mercedes EQE SUV 350 4Matic	p. 173
Mercedes EQS SUV 450 4Matic 360 ch	p. 174
MG Marvel R 180	p. 174
Nissan X-Trail e-4orce 213 ch	p. 175
Nissan Ariya 87 kWh 242 ch	p. 175
Renault Espace Full Hybrid 200	p. 176
Porsche Cayenne Coupé E-Hybrid 470	p. 176
Porsche Macan Electrique 408 ch	p. 177
Porsche Cayenne Coupé Turbo E-Hybrid	p. 178
Renault Rafale 1.2 E-Tech 200	p. 178
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 150	p. 179
Skoda Enyaq 85X 285 ch/77 kWh	p. 179
Suzuki Across 2.5 Plug-in Hybrid 306	p. 180
Tesla Model Y Propulsion 299 ch / 57 kWh	p. 180
Tesla Model Y Performance 660 ch / 75 kWh	p. 181
Tesla Model X Plaid 1 033 ch	p. 181
Toyota bZ4X AWD 218	p. 182
Toyota bZ4X 2WD 204	p. 183
Toyota RAV4 Hybride AWD-i 222	p. 183
Toyota Highlander 2.5 Hybrid e-CVT AWD-i	p. 184
Volkswagen Touareg 3.0 TSI 462 eHybrid	p. 184
Xpeng G6 AWD	p. 185

Peugeot E-5008

Famille branchée

210 ch / 73 kWh GT — **51 490 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**[1]

[1] 8 ans ou 160 000 km pour la batterie et pour l'ensemble mécanique sous réserve d'entretien dans le réseau Peugeot.

Quelques mois après le 3008, le 5008 fait sa révolution et confie toute la famille aux bons soins de la fée électricité. Plus long, plus spacieux, doté de 7 places : et si le SUV Peugeot familial à choisir, c'était lui ?

En adoptant une poupe au style qu'il est possible de qualifier de "clivant", le 3008 laisse plus que jamais sa place au 5008, qui risque fort d'en profiter pour devenir son plus sérieux rival. Et de la place, le nouveau venu en prend : il est plus long de 15 cm par rapport à son prédécesseur. Avec un tel gain, l'engin n'entre plus aussi facilement dans les places de parking, mais les aides en tous genres l'assistent au maximum. Le 5008 dispose de la panoplie complète… du moins dans sa luxueuse version GT. Sur l'entrée de gamme Allure, il faut remettre la main à la poche. Pour la présentation spectaculaire de l'i-Cockpit et la double dalle numérique tactile également, Peugeot ne fait pas de cadeau. Il fait tout de même l'effort de placer l'E-5008 210 ch avec la batterie de 73 kWh sous la barre de 47 000 € pour qu'il ait droit au bonus. Le surcoût par rapport à l'E-3008 n'est que de 2 000 €, alors que l'E-5008 GT de notre essai coûte 4 500 € de plus qu'un E-3008. Il est donc préférable de choisir son 5008 en Allure et d'ajouter des options ! Plus cher donc, le 5008, mais sacrément plus spacieux et agréable pour les passagers arrière, le 3008 sacrifiant ce point sur l'autel du style. Tradition oblige, le 5008 accepte toujours jusqu'à 7 personnes. Mais, il renonce aux trois sièges indépendants et escamotables à l'arrière au profit d'une classique banquette 2 / 3-1 / 3. Il y a ainsi deux gagnants – les passagers des places latérales, qui bénéficient de larges et confortables assises – et un puni – celui du centre, juché sur l'accoudoir rabattable ! Cette banquette est coulissante sur 15 cm pour laisser de la place aux occupants du fond. Toujours au jeu du qui perd gagne, les deux sièges du troisième rang ne s'escamotent plus dans le plancher. L'assise reste en place et seul le dossier se rabat. Avantage : il s'agit de vrais sièges ; inconvénient : ils encombrent plus le coffre. Cela étant, il faut aussi loger la batterie. En 5 places, le coffre recèle un plancher plat et pratique, avec un beau volume de 748 dm³, dont 80 dm³ sous le plancher pour ranger les câbles et le cache-bagages lors des voyages à 7. Pour le reste, l'E-5008 pique tout à l'E-3008 : son moteur de

> ***Le 5008 soigne le confort et l'agrément, pas le dynamisme***

+ Ambiance et habitabilité
Confort
Consommation

– Tarif coquet
Performances quelconques
Bruit de clignotant agaçant



Les passagers du deuxième rang posent désormais leur séant sur une classique banquette 2/3-1/3.



210 ch, sa batterie de 73 kWh, ses équipements, ses technos… Les trains roulants, barre antiroulis et amortisseurs ont simplement été ajustés pour compenser l'allongement général et la prise de poids. Car, l'E-5008 est encore plus lourd que l'E-3008 ! Et 210 ch (en mode Sport), même avec un couple de 345 Nm disponible instantanément, cela ne vous colle pas le grand frisson lorsqu'il s'agit d'animer plus de 2,5 t. Silencieux, malgré quelques bruits "aéro" qui sifflent aux oreilles assez tôt, facile à prendre en main, doux à conduire, le 5008 s'apprécie pour son excellent confort général. Il est sain, bien campé sur ses appuis, peu sensible au roulis et ne se laisse pas emporter par sa masse. Son confort et son ambiance sont une véritable invitation aux longs voyages… à travers un réseau de bornes rapides bien étoffé quand même. Avec une pile de 73 kWh, pas de miracle : ce sera peu ou prou 400 km d'autonomie maxi dans la vraie vie, et guère plus de 300 km sur autoroute. Ce n'est déjà pas si mal, et soulignons que cette bonne disposition est aussi le fait d'une consommation mesurée. Certes, les routes suédoises planes comme un terrain de curling de notre parcours étaient favorables à l'efficience, mais voir s'afficher moins de 18 kWh / 100 km n'est pas courant. C'est bien plus intelligent de privilégier ce point plutôt que d'embarquer toujours davantage de kilowatt heures de batterie qu'il est ensuite plus long de recharger. Surtout lorsque la vitesse de charge n'a rien d'extraordinaire : les SUV Peugeot se contentent d'un chargeur de "seulement" 11 kW en AC et encaissent jusqu'à 160 kW sur les bornes en courant continu.

Silencieux, facile à prendre en main, doux à conduire, le 5008 s'apprécie pour son excellent confort général.

La présentation réussie contribue au bien-être. Mais l'i-Cockpit isole trop le conducteur de son passager.



▶ Essai paru dans l'AJ n° 1163.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Plus grand, plus accueillant, tout aussi spectaculaire à bord, capable d'aller loin, confortable et doux à mener : le 5008, c'est un super-3008. Il est certes un brin plus cher et encombrant, mais quitte à choisir un SUV familial, il se révèle indéniablement plus cohérent. Le reste est une affaire de style.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	- / -
Batterie / Capacité (kWh)	Li-Ion NMC / 73
Puissance maxi (ch à tr/mn)	210 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	345 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,80 / 1,90 / 1,70
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	748 / 259

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 488[1]		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 17,7[2]	Charge normale/rapide : 23 h / 30 mn[3]	

[1] à 502 km. [2] à 18,3 kWh/100 km. [3] 10 à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR + cam. recul, câble type 2, chargeur à induction smartphone, clim auto bizone, détecteur pluie/lum., hayon, phares LED + gestion auto, régul. vit. adaptatif, sellerie Alcantara, sièges AV chauff., surv. somnolence, syst. multim. avec écran central 12,3 pouces avec GPS, syst. audio/prise USB…

Options (€)

Pompe à chaleur	800
Peinture métallisée	1 200

Aiways U5 *Passager clandestin*

63 kWh 204 Prime — **45 990 €**

Rejet de CO_2 : 0 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 4 CV	Garantie : 5 ans ou 150 000 km



Concurrent potentiel des Skoda Enyaq, VW ID.4 ou BMW iX3, le U5 propose un rapport qualité-prix séduisant. Mais le côté obscur de sa distribution, de son entretien et des questions liées à sa revente peuvent inquiéter. Côté design, l'avant très original peut trouver son public. À bord, l'Aiways, comme les SUV de référence, offre matériaux moussés, instrumentation numérique et équipements de confort classiques. Mais ses gros points forts reposent sur ses 5 vraies places, son habitabilité gigantesque et son coffre de belle contenance. Sous le capot, un bloc électrique de 150 kW, soit 204 ch, est alimenté par une batterie de 63 kW. Autonomie : 400 à 410 km (selon le niveau de finition) en cycle WLTP. La barre des 300-320 km devrait plutôt être atteignable avec une conduite adaptée. Sur route, l'Aiways affiche un comportement sécurisant, malgré des pneus de piètre qualité. L'amortissement manque aussi quelque peu de tenue selon les standards européens (au profit du confort).

L'U5 propose un style moderne et original. En proie à des difficultés financières, la marque est dans le rouge.

+ Habitabilté et présentation
Performance et autonomie
Tarif et équipements

– Pas de réseau
Adhérence des pneus
Quid de la revente ?

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1081.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le produit est réussi, il faut le reconnaître. À bord, rien n'indique qu'il s'agit d'un modèle chinois. L'absence d'image de marque et de réseau pourraient toutefois inquiéter les clients potentiels. Si le département européen d'Aiways, basé en Allemagne, y croyait fort, les ventes déçoivent et les rumeurs de faillite enflent.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/63
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	310/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur[1]
Dimensions (L/l/h) (m)	4,68/1,87/1,70
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	432

[1] Nombre de rapports : 1.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	150
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 400		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 16,8	Charge normale/rapide : 10 heures/35 minutes[1]	

[1] 20 % à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, Afil, hayon élec., cam. de recul et 360°, surv. angles morts, frein urg. auto., lect. panneaux, rég. de vit. adapt., clim. bizone, détec. pluie-lum., instru. num., sièges cuir (élec. et chauff. à l'AV), écran tactile 12,3 pouces, Bluetooth, USB, toit pano., jantes 19 pouces…

Options (€)

Toit noir	830

Aiways U6 *L'habitabilité ne fait pas tout*

218 ch / 63 kWh Prime — **46 990 €**

Rejet de CO_2 : 0 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 4 CV	Garantie : 5 ans ou 150 000 km



Cet inédit SUV coupé de 4,80 m offre à bord, une sensation de bien-être, accentuée par son toit panoramique de série. Si les plastiques durs sont nombreux, leur assemblage est sérieux et l'habitabilité séduit, le coffre moins. L'U6 reprend la plateforme et la batterie de l'U5. Le nouveau moteur électrique, plus léger et plus compact, affiche une consommation élevée et l'autonomie ne permettra pas de dépasser les 350 km. Les pauses seront fréquentes, et la recharge ne sera pas rapide : l'U6 ne peut aller au-delà de 90 kW. Malgré son profil dynamique, ce n'est pas un modèle de sportivité. Son train avant se montre trop léger et pas assez mordant dans les enchainements de virages. Quant au confort, il s'avère bien trop ferme notamment à l'arrière. Par ailleurs, les très nombreuses aides à la conduite sont trop intrusives et, de plus, elles s'avèrent compliquées à désactiver. Reste un excellent point : la dotation très complète de l'U6 (une seule finition et pas d'option) qui en fait un modèle imbattable en termes de rapport prix/équipements.

La carrière de l'originale U6 a du plomb dans l'aile.

+ Style tendance
Habitabilité à l'arrière
Prix/équipements

– Aides trop intrusives
Autonomie sur autoroute
Agrément de conduite

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1132.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'Aiways U6 frappe un grand coup avec une belle habitabilité, une présentation attrayante et un rapport prix/équipements imbattable. Toutefois, il manque clairement de confort, son dynamisme est vite pris en défaut et son autonomie est trop limitée. Il y a encore des efforts à faire pour être au niveau de la concurrence.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/63
Puissance maxi (ch à tr/mn)	218/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	315/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,80/1,88/1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	472

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	160
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 405		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 16	Charge normale/rapide : 35 h/30 min	

* Données constructeur.

Équipements de série

Accès et dém. mains-libres, AFIL active, 8 airbags, câble recharge type 2 mode 3, cam. 360°, clim bizone, conduite semi-autonome niv. 2, capteurs pluie/lum., hayon élect., jantes 20", phares à LED, rétros élec. et chauffants, sièges AV élec. et chauffants, écran tactile 14,6", Apple CarPlay et Android Auto/ports USB…

Alfa Romeo Stelvio *Retouches à la marge*

2.2 Diesel 160 Sprint — **55 800 €**

Rejet de CO_2 : **153 g/km** | Malus écologique : **27 261 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Comme la Giulia, le Stelvio "restylé" opte pour une signature lumineuse façon Tonale.

Restylé, le Stelvio s'offre une signature lumineuse inspirée du Tonale, la garniture de la calandre change également et à l'arrière, les feux sont transparents, avec un dessin intérieur plus travaillé. Les changements sont plus importants à bord mais ne vous attendez pas à une révolution. Le Stelvio dispose dorénavant d'une instrumentation numérique, héritée du Tonale. Une nouveauté bienvenue car les compteurs numériques sont clairs et personnalisables. Un affichage rétro, en mémoire des heures de gloire du constructeur, peut même être choisi. Par contre, le SUV est toujours à la ramasse côté écran central. Trop petit (8,8"), peu intuitif, il fait daté face à ses rivaux. Mais il accepte Android Auto et Apple CarPlay. La finition conserve un bon standing même si certains matériaux auraient pu être remplacés. Reste l'essentiel : le comportement routier. Alfa Romeo n'a rien changé et c'est une bonne nouvelle. Toujours dynamique, le Stelvio possède un train avant incisif et contient parfaitement les prises de roulis.

+ Agrément de conduite
Efficacité du châssis
Présentation

– Moteur bruyant
Système multimédia
Volume du coffre

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1136.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Ce restylage est léger et ne corrige pas les principaux défauts du Stelvio (écran daté, moteur bruyant, etc). Mais il est plaisant de retrouver un SUV sans réelle concurrence sur le plan dynamique, et dont le look saura séduire les habitués de la marque. En attendant le remplaçant, qui sera probablement électrique.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 143
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	160 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	450 à 1 750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,69/1,91/1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	493

Performances

Vitesse maxi (km/h)	194
1 000 m D. A. (s)	31,8
0 à 100 km/h (s)	10,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,5
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,8		
Ville : 7,2	Route : 6,6	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 852	Capacité réservoir (l) : 58	

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage sans clé, caméra de recul, clim bizone, détecteurs pluie/luminosité, jantes 19 pouces, pédales alu, codes/phares auto, Matrix LED, régulateur vitesse adaptatif, système multimédia tactile, GPS connecté, prises USB, Android Auto et Apple CarPlay…

Options (€)

Etriers rouges	400
Pack ambiance Veloce	2 750
Jantes 20 pouces	900
Peinture métallisée	1 100
Toit ouvrant	1 700

Audi Q5 *Comme le bon vin*

40 TDI Quattro Avus — **69 000 €**

Rejet de CO_2 : **181 g/km** | Malus écologique : **24 291 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Fin de carrière pour ce Q5. Attention sur les remises possibles sur les stocks, à titre d'exemple cette version a augmenté son prix de 7 240 € depuis 2022 !

Au premier regard, même si la nouvelle calandre et les fioritures qui l'accompagnent lui donnent une allure plus actuelle et musclée, le restylage du Q5 apparaît très léger. À l'intérieur, même constat. A noter un système multimédia qui intègre toujours plus de services connectés, une ergonomie efficiente, une présentation raffinée et une réelle qualité de finition. À l'arrière, les passagers sont confortablement installés, la banquette coulissante montrant son sens pratique grâce à sa modularité. Le nouveau 2.0 TDI développe, lui, 14 ch en plus et se voit allouer un système micro-hybridation de 48 V. Souple, disponible, parfois un poil rugueux mais bien insonorisé, il est bien épaulé par la boîte S tronic, toujours prompte à la relance. L'apport de la micro-hybridation se fait alors surtout ressentir au niveau de la consommation. Précis, équilibré, il n'est cependant pas taillé pour s'amuser sur les petites routes. Ce Q5 s'apprécie pour son confort, sa douceur et sa progressivité de conduite.

+ Agrément de conduite
Confort/tenue de route
Finition et technologies

– Boîte sèche en mode Sport
Tarifs costauds (+ 2 130 €)
Beaucoup d'options

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1073.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Q5 est un grand cru qui n'a eu de cesse de se bonifier au fil des années. Pour lui, cela signifie consommer toujours moins et pousser toujours davantage le souci du raffinement au niveau de ses technologies embarquées. Le tout en ne négligeant pas de moderniser subtilement sa mise extérieure. Des qualités que le SUV n'entend pas brader.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204 à 3 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,68/1,90/1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	482/563[1]

[1] Banquette reculée/avancée.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	222
1 000 m D. A. (s)	30,4
0 à 100 km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,6
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,8		
Ville : 7,3	Route : 6,9	Autoroute : 6,3
Autonomie (km) : 1 029	Capacité réservoir (l) : 70	

Équipements de série

6 airbags, accès sans clé, Bluetooth, cam. de recul, clim. auto., affichage tête haute, ESP, phares Matrix Led et feux arrière Oled, régul./lim. de vitesse, syst. multimédia sur écran tactile 10,3 pouces, GPS…

Options (€)

Pack Assistance Route (lect. panneaux…)	1 700
Toit panoramique	1 870
Susp. pneumatique adaptative	2 460

Audi Q5 Sportback *Joli mélange des genres*

▶ 40 TDI Quattro S line — **67 790 €**

Rejet de CO_2 : **178 g/km** | Malus écologique : **18 858 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Look séduisant
Modernité à bord
Douceur de conduite

– Volume du coffre en baisse
Légères trépidations
Boîte parfois peu réactive

Le gabarit est identique mais la subtile chute de toit inclinée différencie ce Sportback du modèle « classique » lui donnant un air à la fois élégant et sportif. L'habitacle reste similaire, même la garde au toit est satisfaisante. Le bémol, c'est le coffre qui diminue de 40 dm³. La banquette coulissante permet de pallier en partie cet inconvénient. Sous le capot, une nouveauté importante est aussi au programme. Le bloc 4 cylindres diesel reçoit désormais une électrification. Une micro-hybridation de 12 V vient soulager le moteur lors des phases d'accélération… mais difficile d'en ressentir les effets. Sinon à l'usage, ce Q5 se montre doux et silencieux. La sobriété est aussi de mise avec 6,4 l/100 km annoncés en moyenne. Les performances enfin sont suffisantes même si les 204 ch se révèlent parfois un peu limitées. Le moteur 55 TFSI est beaucoup plus plaisant. Mais, le Sportback tire son épingle du jeu au niveau du comportement routier. Les ingénieurs sont parvenus à concilier dynamisme et confort.

De face, le Q5 Sportback est identique au Q5 "familial". Son tarif a légèrement augmenté de… 5 270 € entre 2022 et 2023 et de 1 880 € en 2024 !

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1086.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce Q5 est indéniablement une réussite esthétique qui offre un bon compromis entre sportivité et élégance. Et dynamiquement, le conducteur trouve son compte en profitant d'une agilité appréciable. Et nul doute enfin que l'agrément et la sobriété du 2.0 TDI séduiront ceux qui parcourent de nombreux kilomètres.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204 à 3800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,69/1,89/1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	510

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	222
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,4		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR, caméra de recul, banquette coulissante, chargeur par induction, clim auto trizone, détecteurs pluie/luminosité, feux AR à LED, hayon élec., phares Matrix à LED, régul./limit. de vitesse, sièges sport, GPS…

Options (€)

Etriers de freins rouge	410
Jantes alliage 20 pouces	2 150
Roue de secours	250
Sièges AV chauffants	470
Toit ouvrant panoramique	1 870

Audi Q8 e-tron Sportback *Il revient dans la partie*

▶ 55 S Line Quattro 408 ch — **101 320 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **12 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Excellent confort
Insonorisation remarquable
Habitabilité

– Tarif élevé (+ 6 000 €)
Manque d'agilité
Écrans rétroviseurs caméra

Depuis son lancement en 2018, le Q8 a logiquement évolué. La dernière version dispose ainsi de batteries d'une capacité brute de 114 kWh autorisant, d'après Audi, une autonomie de 552 km, soit 128 km de mieux par rapport à ses débuts. Toutefois, après notre prise en main, difficile de dépasser 450 km dans la vraie vie. L'agilité n'est pas non plus le point fort de ce SUV électrique. En revanche, grâce à ses suspensions pneumatiques, les prises de roulis sont parfaitement maîtrisées. Cela renforce encore le confort déjà très bon. La puissance des moteurs électriques (asynchrone à induction) est inchangée à 408 ch pour 664 Nm de couple. Néanmoins, leur rendement a été légèrement optimisé, ce qui participe également à l'amélioration de l'autonomie. Les performances et les relances se montrent aussi plus vigoureuses. Audi a également retravaillé la partie recharge de son modèle. Résultat, ce Q8 e-tron Sportback peut désormais accepter des puissances allant jusqu'à 170 kW (contre 150 kW auparavant).

Audi a amélioré la capacité des batteries de son Q8 e-tron Sportback, lui procurant ainsi plus d'autonomie.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1124.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Audi a travaillé sur la faiblesse de son e-tron, l'autonomie. Grâce à de nouvelles batteries, le modèle va désormais plus loin, mais pas plus que ses rivaux. Dommage au vu du prix demandé (près de 100 000 €). Il reste que ce Q8 Sportback e-tron est l'un des SUV électriques les plus confortables du marché.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/114
Puissance maxi (ch à tr/mn)	408/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	664/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,92/1,94/1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	569/62[1]

[1] avant

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 552		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 22,3	Charge normale/rapide : 11 h 30/31 mn	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. mains libres, cam. 360°, compt. num. 12,3", phares AV 100 % LED, pompe à chaleur, sièges AV élect. et chauffants, susp. pneum. pilotée, écran tactile 10,1"/Android Auto/Apple CarPlay sans fil…

Options (€)

Affichage tête haute	1 650
Calandre rétroéclairée	450
Clim 4 zones	975
Conduite autonome de niv. 2	2 550

Audi SQ6 e-tron *Le silence est d'or*

489 ch / 100kWh — **99 870 €**

Rejet de CO_2 : **0 g / km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



L'Audi Q6 e-tron investit à son tour le créneau des SUV familiaux électriques de luxe. Sa propulsion silencieuse promet des évolutions furtives toniques dans cette version SQ6 affichée au prix fort.

Audi veut se faire une place sur le marché des SUV électriques familiaux, avec son Q6 e-tron. Derrière un style conservateur, le nouveau venu se donne les moyens techniques de ses ambitions. En empruntant la plateforme dite "PPE" du Porsche Macan, il s'offre une architecture 800 volts, et une puissance de charge de 270 k, pour une autonomie théorique entre 547 et 639 km selon le modèle choisi. Avec un tel arsenal, la batterie d'une capacité nette de 94,9 kWh récupère de 10 à 80 % de ses électrons en 21 mn. Pour l'heure, le Q6 e-tron se décline en trois versions : Performance Propulsion 306 ch, Quattro 387 ch et "notre" SQ6 d'essai de 489 ch. Dès les premiers tours de roues, l'engin distille cette incomparable douceur qui rend ces véhicules à batterie si agréables. Son freinage au ressenti naturel et particulièrement aisé à doser favorise une conduite souple. Ses cinq modes de régénération au lever de pied de l'accélérateur permettent en outre de s'en passer. Allant de la roue libre au one pedal, en passant par une fonction automatique plutôt bien inspirée, ils s'adaptent à tous les types de conduite. En parallèle, la suspension pneumatique de série sur notre version S filtre les cahots urbains avec tact. Ce SQ6 dévoile également ses talents sur longs trajets où son insonorisation soignée fait merveille. Côté conso, nous avons relevé 21,7 kWh / 100 km sur un trajet autoroutier. À ce rythme, il faudra donc plutôt tabler sur une autonomie entre 400 et 450 km dans la vraie vie...

+ Performances
Confort / dynamisme
Technologie

– Prix exagéré
Poids excessif
Ergonomie compliquée

Cher, ce SQ6 e-tron se montre agréable à conduire



Malgré la multitude d'écrans et de menus, l'interface reste intuitive et la commande vocale, bien utile !

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1166.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'Audi Q6 e-tron répond à ce qui est attendu d'un SUV électrique familial : une grosse batterie, des recharges rapides, des performances enivrantes, du confort et une technologie embarquée dernier cri. Mais son prix reste excessif, surtout au vu des prestations d'un Tesla Model Y, certes moins luxueux, mais plus accessible.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	Li-ion / 94,9
Puissance maxi (ch à tr/mn)	489 / nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	275 / nc[2]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L / l / h) (m)	4,77 / 1,97 / 1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	514

[1] 516 en mode Boost, sur le train AR uniquement. [2] + 580 AR Nm.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	230
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90 / 130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 590		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh / 100 km) : 17,7[1]	Charge normale / rapide : 9h / 21 mn[2]	

[1] à 18,3 kWh / 100 km. [2] De 10 à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

9 airbags, accès / dém. sans clé, aide frein. urg., cam. 360°, cond. semi-auton. niv. 2, hayon élec., jtes 20 pces, lect. pann., Matrix LED, Park Assist auto, susp. pneum. adapt., syst. multiméd. central 14,5 pouces et pass. AV 10,9 pouces…

Options (€)

Pack Esthétique noir	930
Peinture métallisée	1 120



BMW X3 *Pas exempt de tout reproche*

xDrive20d 190 xLine — **59 000 €**

Rejet de CO_2 : **151 g/km**	Malus écologique : **2 370 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Un nouveau regard, des boucliers et des feux subtilement revus à l'extérieur, une planche de bord largement remaniée et une console centrale élargie à l'intérieur caractérisent ce restylage. Ergonomique, l'ensemble est plus épuré, plus luxueux aussi, avec une qualité de finition de haut niveau. Sous le capot, le 4-cylindres 2.0 diesel de 190 ch associé à une hybridation légère 48V s'est révélé silencieux. Accouplé à la boîte auto. ZF8, il a brillé par sa douceur, et son allonge inépuisable. Performant, ce X3 20d séduit moins par son comportement routier. Sans suspension pilotée, trop ferme à basse vitesse (sentiment renforcé par la dureté de la sellerie), il est aussi en proie à d'importants mouvements de caisse, en raison d'une masse considérable mal gérée par les suspensions. Il préfèrera l'autoroute, où sa micro-hybridation renforce sa sobriété, exemplaire. Bien dotée, il implique toutefois d'ajouter de nombreuses options pour des prestations souvent offertes par la concurrence.

Fin de partie pour cette génération encore disponible sur les stocks restants.

+ Performances du bloc
Sobriété
Habitabilité

− Prix (+ 4 050 €)
Suspension et sellerie
Comportement pataud

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1099.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Intelligemment retouché, performant, sobre, logeable, bien fini et doté d'une technologie au goût du jour, ce X3 rappelle aussi que le diesel a encore de solides arguments. Cependant, son châssis décevant, son manque de confort et son tarif élevé ont de quoi faire douter face à des concurrents plus doués sur ces sujets.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,71/1,90/1,68
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	506

Performances

Vitesse maxi (km/h)	201
1 000 m D. A. (s)	30,4
0 à 100 km/h (s)	8,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,7
Freinage 90/130 km/h (m)	33/67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,1		
Ville : 8	Route : 6,6	Autoroute : 6,7
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

6 airbags, Bluetooth, cam. de recul, clim. trizone, charg. induc., frein. d'urg. auto., hayon motorisé, instru. num., GPS, syst. multimédia sur écran tactile, USB, syst. audio, vitres électriques…

Options (€)

Accès et dém. sans clé	650
Peinture métallisée	1 090
Affichage tête haute	1 850

BMW X4 *L'agrément d'abord*

30d M Sport — **75 100 €**

Rejet de CO_2 : **161 g/km**	Malus écologique : **4 543 €**	Puissance fiscale : **17 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Généreusement motorisé, dynamique et agréable à mener, le X4 bénéficie aussi d'une parfaite insonorisation. Les vibrations du diesel, dont la sonorité n'a rien de déplaisante, sont très lointaines. À son bord, on se réjouit de constater que tout n'est pas avant-gardiste. Ainsi, si le X4 dispose d'un bel écran central de 12,3 pouces, il garde des boutons physiques, plus efficaces. La position de conduite est très agréable. L'habitacle est en outre bien présenté et l'espace se révèle vaste. Là où le BMW marque aussi des points, c'est en volume de coffre : avec ses 515 dm³. Côté tarif, l'allemand est en revanche très pénalisé par les malus au CO_2 et au poids (1 175€). Dommage, car au vu des performances, les 7,2 l/100 km réclamés en moyenne démontrent le talent des ingénieurs munichois pour mouvoir plus que dignement ce X4 tout en préservant consommation et autonomie. Enfin, la dot du BMW, qui impose de passer souvent par la case options, risque de voir les malus s'envoler toujours plus...

Ce X4 dispose d'un 6 cylindres diesel très agréable, associé à une transmission dynamique et sûre.

+ Comportement routier
Transmission
Performances

− Fiscalité
Équipement en retrait
Tarif (+ 50 €)

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1150.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

En matière d'agrément de conduite et de confort, ce BMW X4 diesel domine le sujet. Il profite ainsi d'un accord châssis-moteur-boîte particulièrement brillant. Malheureusement, à l'heure du choix, il y a de fortes chances pour que cet attachant SUV ne soit victime d'une fiscalité qui ruine ses avantages.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, diesel[1]
Cylindrée (cm³)	2 993
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	286 à 3 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	650 à 1 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,75/1,92/1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	515

[1] + micro-hybridation 48 V.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	245[1]
1 000 m D. A. (s)	26,4
0 à 100 km/h (s)	5,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/64

[1] Donnée constructeur.

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,2		
Ville : 7,8	Route : 7	Autoroute : 6,8
Autonomie (km) : 944	Capacité réservoir (l) : 68	

Équipements de série

AFIL, aide park. AV/AR + cam. 360°, dém. sans clé, full LED, hayon élec., jantes alliage 19 pouces, régulateur de vitesses, sièges AV élec./chauff., syst. multimédia tactile…

Options (€)

Jantes 20 pouces	1 600
Peinture métallisée	1 090

BMW iX *La béhème venue d'ailleurs !*

xDrive50 523 Edition Sport — **111 250 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **nc**	Garantie : **2 ans, km illimité**



SUV au gabarit comparable à celui d'un X5, le récent iX est exclusivement électrique. Et pas qu'un peu : 523 ch et 765 Nm aux quatre roues dans cette version xDrive50, qui procurent à ce monstre de 2,6 tonnes des accélérations à faire rougir nombre de GT modernes, agrémentées d'une réponse à l'accélérateur presque trop vive en mode Sport. On pourrait se demander l'intérêt d'une telle débauche de performances tant l'iX se révèle avant tout un doux géant. Très spacieux, moelleux grâce à sa suspension pneumatique, il se manie du bout des doigts en profitant d'un mode à une seule pédale très instinctif et de roues arrière directrices qui lui confèrent une agilité inattendue. S'il ne se sentait pas obligé de surjouer les sportifs du dimanche, il offrirait de surcroît une autonomie encore plus généreuse (comptez environ 450 km en conditions réelles). L'intérieur épuré parachève la zénitude de l'ensemble... quitte à faire pester de temps en temps contre la centralisation des commandes sur l'immense écran tactile central.

Le style très géométrique de l'iX ne plaira pas à tout le monde mais au moins, il sait se démarquer !

+ Autonomie remarquable
Confort/douceur de conduite
Maniabilité étonnante

– Ergonomie biscornue
Gabarit colossal
À quoi bon ces performances ?

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1093.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'iX est aussi déconcertant par son style que par sa philosophie. Ce gentil pachyderme électrique, une BMW? Une fois la dissonance cognitive digérée, force est de reconnaître que Munich maîtrise admirablement son sujet, et que cet iX augure le meilleur pour la suite. Les Audi e-tron et Tesla Model X ont trouvé à qui parler.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/105,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	523/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	765/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,95/1,97/1,70
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	500

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200[1]
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

[1] Limitée électroniquement

Autonomie *

Moyenne (km) : 549		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 23	Charge normale/rapide : 11 h/35 min[1]	

[1] 11 kW/200 kW
* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, aff. tête haute, radars parking AV/AR, chargeur induction, clim. auto. 4 zones, sièges AV élec. et chauffants, susp. pilotée pneumatique, jantes alliage 20 pouces…

Options (€)

Sièges AV massants	1 650
Système audio Bowers & Wilkins	4 850
Toit panoramique électrochromatique	3 350
Jantes alliage 21 pouces	1 800

BMW XM *Bison affûté*

4.4 V8 653 ch — **179 550 €**

Rejet de CO_2 : **36 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **39 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Proue massive, décorations latérales « bronze doré », sorties d'échappement verticales, logos, jantes de 21 pouces de série... la subtilité n'était pas inscrite au cahier des charges du XM. L'immense dalle incurvée abritant deux écrans (12,3 pouces et 14,9 pouces) en impose, la finition est tout simplement sans défaut et l'habitabilité spacieuse. Sur la route, malgré son gabarit et son poids excessif (2 710 kg), le XM surprend agréablement. L'absence de mouvements de caisse, les changements d'appuis maîtrisés, les épingles avalées sans écart de trajectoire et la direction précise parviennent à faire de lui un modèle d'efficacité sur route sinueuse. Bien aidé par ses quatre roues motrices et directrices, ses barres antiroulis actives et sa suspension adaptative, il profite d'un V8 biturbo de près de 500 ch et épaulé par 200 ch électriques. Au total, c'est 653 chevaux et 800 Nm de couple maxi! Seul bémol, la boîte Septronic à 8 rapports manque de réactivité y compris en jouant avec les palettes au volant.

Les feux sont aussi discrets que la calandre est excessive !

+ Agilité surprenante
Luxe intérieur
Autonomie et zéro malus

– Gestion de boîte
Confort ferme
Poids démentiel

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1133.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le gigantisme du XM éloigne la branche sportive de BMW de ses fondamentaux, incarnés par le sigle CSL (Compétition, Sport et léger) arboré par ses modèles les plus performants. Le bestiau surprend néanmoins par son efficacité. Et comme il échappe au super malus, c'est même une "bonne affaire".

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	4 395/2 turbos
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/27,7
Puissance maxi (ch à tr/mn)	653/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	650/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	5,11/2,01/1,76
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	527

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,6		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 69	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès/démarrage sans clé, affichage tête haute, AFIL active, banquette chauffante, Bluetooth, caméra 360°, clim auto 4 zones, détecteurs angles morts, hi-fi Harman Kardon, jantes alliage 21 pouces, lecture panneaux, phares Matrix LED, roues AR directrices, sièges AV électriques à mémoire climatisés, multimédia écran tactile, vitrage athermique…

Options (€)

Attelage électrique	1 400
Jantes 22 pouces	1 800
Pack ext noir brillant	350

Cupra Tavascan *Un coupé bourré d'électricité*

▶ VZ 340 ch / 82 kWh — **64 930 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Ce cousin des Volkswagen ID.5 et Skoda Enyaq adopte un style très spécifique et offensif.

Pour découvrir le Tavascan, nous avons pris le volant du haut de gamme VZ, le plus puissant. À l'intérieur, l'ensemble présente bien visuellement, excepté certains plastiques de la planche de bord. À l'arrière, les passagers bénéficient d'un espace aux jambes correct. Le coffre de 540 dm³, selon Cupra, est conforme à la catégorie. Sous le capot, notre VZ associe deux machines électriques cumulant 340 ch. Au volant, ça pousse fort au départ, sans aucun problème de motricité grâce à la transmission intégrale. Côté châssis, rien à redire non plus. En dépit des roues de 21 pouces, le confort se révèle de bon aloi. La voiture est efficace et performante, mais manque quelque chose pour parler de plaisir de conduite. Le poids élevé est le premier en cause, comme ce train arrière très sage et sans mobilité. Côté l'autonomie, Cupra annonce 512 km en moyenne, soit 400 km "en vrai" et autour de 300 km sur autoroute. La vitesse de recharge, elle, plafonne à 135 kW. Un chiffre moyen, voire décevant.

+ Performances
Équipement
Habitabilité/confort

− Plastiques
Conduite fade
Pas de bonus

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1161.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Les prestations dynamiques s'avèrent conformes à l'image du constructeur espagnol, tant au niveau des performances que de d'efficacité du châssis, même si le plaisir de conduite n'y est pas totalement. Le supplément d'âme se trouve alors dans le design. Un contrat plutôt rempli, donc, malgré quelques détails à peaufiner…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	NMC/82
Puissance maxi (ch à tr/mn)	340/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	545/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,64/1,86/1,60
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	540

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie

Moyenne (km) : 512		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 16,5	Charge normale/rapide : nc/28 min[1]	

[1] De 10 à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

Accès à bord et dém. sans clé, affich. tête haute à réalité augmentée, cam. 360°, clim. trizone, cond. auton. niv. 2, feux AV matriciels, hayon élec., induction, jantes 21 pouces, sellerie en suédine, sièg. AV élec./chauff., susp. pilotée, syst. multimédia sur écran tactile 15 pouces, GPS, toit panoramique…

BYD Seal U *Bien trop chinoise !*

▶ 87 kWh Design — **45 390 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **7 ans, km illimité**



Ce SUV n'a de commun avec la Seal que le patronyme. il s'agit en fait de deux voitures différentes.

Après la berline Seal, la marque chinoise Build Your Dreams (BYD) présente le Seal U. En dépit d'un nom assez similaire, il s'agit, en comparaison de la Seal, de deux modèles différents qui ne partagent d'ailleurs pas la même plateforme. D'une longueur de 4,79 m, le Seal U conjugue avec une certaine réussite habitabilité et confort. Il se décline en deux versions, Comfort et Design, qui correspondent à la fois à deux niveaux de finition et à deux autonomies. Le Seal U est disponible avec une batterie de 71,8 kWh ou de 87 kWh, celle de notre modèle d'essai. Ainsi équipé, le véhicule annonce une autonomie sur le papier allant jusqu'à 500 km. On pourra plutôt s'approcher des 400 km, ce qui est déjà bien, mais cette relative performance est contre-balancée par un temps de charge beaucoup trop long. BYD annonce une récupération de 10 à 80 % en 43 minutes ! Autre grief, son comportement routier. La direction n'est pas très précise et les suspensions tanguent provoquant un manque de rigueur.

+ Equipement très complet
Habitabilité
Confort général

− Prestations dynamiques
Temps de charge trop long
Direction sans retour

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Autant la berline Seal se montre assez recommandable sur beaucoup de chapitres, autant le Seal U, qui ne lui emprunte d'ailleurs qu'une partie du patronyme, reste bien en deçà de ce que peut proposer la concurrence sur ce segment. Principal défaut, ses prestations dynamiques et un temps de charge trop long.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	LFP/87
Puissance maxi (ch à tr/mn)	218/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	330/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,79/1,89/1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	552

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	175
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 500		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 20,5	Charge normale/rapide : nc/43 mn	

* Données constructeur.

Équipements de série

Deux chargeurs à ind., 6 airbags, accès et dém. sans clé, affichage tête haute, aide au parking AV:AR + caméra 360°, hayon élec., jantes alliage 19", peinture métallisée, pompe à chaleur, sellerie en cuir vegan, sièges AV élec. chauf. et ventilés, syst. multimédia avec écran tactile rotatif (15,6"), 10 hauts parleurs, toit panoramique, GPS, volant chauffant…

BYD Seal U *La bonne version*

DM-i 324 ch Design — **44 500 €**

Rejet de CO_2 : **26 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **6 ans ou 150 000 km**

NOUVEAU MOTEUR



Après les modèles 100 % électriques, BYD propose désormais son SUV Seal U hybride rechargeable. Baptisé « DM-i », comme « Dual Mode intelligent », il se montre plus convaincant que son frère.

L'entrée en Europe du constructeur chinois BYD avec le Seal U 100 % n'avait pas été couronné de succès. Loin d'être découragée, la marque insiste avec le même modèle mais avec une motorisation hybride rechargeable. Nommée Seal U DM-i, cette déclinaison, fonctionnant à l'essence ou à l'électricité, est commercialisée en trois versions « Boost », Comfort » et « Design ». Ces trois appellations offrent la même finition mais des puissances et autonomies différentes. Notre modèle d'essai Design revendique ainsi une puissance cumulée de 324 ch et 70 km d'autonomie en tout électrique. Sur la route, cette puissance apparaît plutôt insuffisante à cause des 2100 kg. Le dynamisme et la précision de conduite ne sont également pas ses points forts. Toutefois, ces « lacunes » ne sont pas rédhibitoires au quotidien. En effet, le Seal U s'apprécie de toute façon en conduite coulée car ces réglages châssis (très) souples, privilégient le confort. En fait, ce SUV marque des points à bord.

+ Qualité de présentation
Equipement
Confort général

− Sans dynamisme
Sensations moteur
Pas de réglage lombaire

Confortable et bien fini, il offre un bon rapport prix/équipements

L'écran central pivote pour passer d'un format portrait à paysage ou réciproquement : le gimmick de BYD.

Il offre une belle habitabilité, une présentation de bon aloi et un équipement archi-complet malgré quelques détails agaçants (pas de réglage lombaire). Enfin concernant le niveau d'équipement de série, BYD se montre généreux avec le toit ouvrant panoramique, l'affichage tête haute, un double chargeur à induction, Apple Carplay et Android Auto sans fil, 4 caméras pour une vision en temps réel à 360° ou encore le régulateur adaptatif, etc. C'est simple aucune option n'existe au catalogue.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1167.



NOTRE AVIS ★★★★☆

Après le Seal U 100 % électrique qui nous avait déçus, BYD a bien retenu la leçon car son frère hybride rechargeable nous séduit bien plus. Il se révèle bien présenté, spacieux, confortable et bien placé en prix, où les modèles chinois sont attendus. Ce n'était pas le cas de l'onéreuse version électrique…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 497/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	LFP/18,3
Puissance maxi (ch à tr/mn)	324/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,78/1,89/1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	425

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,2

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 60	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès/démarrage sans clé, affichage tête haute, aide park AV/AR + caméra 360°, clim auto bizone, hayon électrique, induction (x2), instrumentation numérique 12,3", jantes alliage 19", peinture métallisée, sellerie cuir végan, sièges AV élec./chauff./ventilés, système multimédia tactile et rotatif 15,6"/GPS/Android Auto et Apple CarPlay/audio 10 HP, toit panoramique ouvrant avec vélum, volant chauffant…



DS 7 *Ambitions revues à la hausse*

E-Tense 360 4x4 Performance — **75 800 €**

Rejet de CO_2 : **40 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **11 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



À l'occasion de son restylage le DS 7 abandonne l'appelation Crossback. À l'avant, la calandre a par ailleurs été agrandie, présentant des inserts en « pointe de diamant » et des DS wings plus fines. Le bouclier, lui aussi, a été revu et les optiques adoptent la technologie LED matricielle. À l'arrière, seul le hayon a été redessiné en étant désormais moins lisse. Mais la grosse nouveauté se situe sous le capot. Le DS 7 dispose à présent du bloc thermique 1.6 PureTech de 200 ch doublé de deux blocs électriques de 110 ch et 113 ch, pour une puissance cumulée de 360 ch. Grâce à cette association, le DS 7 est capable d'abattre le 0 à 100 km/h en 5,6 s et vise une autonomie de 57 km en 100 % électrique. Après ce premier essai, les 40 km semblent plus proches de la réalité. Côté comportement, le SUV, avec des voies élargies et un châssis aux réglages spécifiques offre un meilleur dynamisme. Plus précis dans les trajectoires et agile dans les virages, il gagne en efficacité sans perdre en confort grâce aux suspensions adaptatives. Seule la boîte manque un peu de rapidité.

Désormais, il ne s'appelle plus Crossback et peut se montrer joueur...

+ Comportement routier
+ Présentation/finition
+ Confort/efficacité

− Tarif élevé
− Boîte de vitesses peu réactive
− Volume du coffre

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1118.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Dans cette puissante et inédite version de 360 ch, au châssis optimisé, ce DS 7 "tout court" offre sans conteste plus de plaisir au volant. Il représente une alternative crédible aux SUV premium musclés. Sans oublier le niveau de finition et la qualité des matériaux. À ce prix reste à savoir si la clientèle suivra.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	**4 cyl. en ligne + élec, essence**
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	**1 598/1 turbo**
Batterie/Capacité (kWh)	**lithium-ion/14,2**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**360/nc**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**300 à 3 000**
Transmission	**intégrale**
Boîte de vitesses	**BVA8**
Dimensions (L/l/h) (m)	**4,60/1,91/1,63**
Nombre de places	**5**
Volume coffre (dm³)	**500**

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	**235**
1 000 m D. A. (s)	**nc**
0 à 100 km/h (s)	**5,6**
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	**nc**
Freinage 90/130 km/h (m)	**nc**

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,8		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **43**	

* Données constructeur.

Équipements de série

AFIL, 6 airbags, conduite semi-autonome niveau 2, freinage d'urgence auto, lecteur panneaux, phares 100 % LED, capteurs pluie/lumin., clim auto bizone, chargeur embarqué 7,4 kW, sellerie cuir, sièges AV élect., chauffants, massants, susp. pilotées, toit ouvrant panoramique…

Options (€)

Système de vision nocturne + alerte de l'attention	**1 500**
Hi-fi focal	**1 000**
Peinture spéciale	**900**

Fisker Ocean *L'autre cousin d'Amérique*

564 ch Ultra Range Extreme — **64 590 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **9 CV**	Garantie : **nc**[1]

[1] Batterie : 10 ans ou 160 000 km.



À peine arrivé, l'Ocean va nous quitter car Fisker est officiellement en faillite depuis juin dernier. Dommage car nous avions pris le volant du nec plus ultra de la gamme, doté de deux moteurs électriques de 281 ch chacun, pourvu d'une transmission intégrale et alimenté par une batterie NMC et nous n'avions pas été déçus. Question autonomie non plus même si au départ, notre ordinateur de bord annonçait fièrement 707 km d'autonomie pour une batterie pleine. Mais 136 kilomètres plus loin, l'affichage mentionnait 358 km et 60 % de batterie... Il est donc plus réaliste de miser sur une (belle) autonomie de 500 km. Sur le plan du comportement routier, ce SUV est tributaire d'une masse qui grève son agilité et son dynamisme. Néanmoins, avec 567 ch et 737 Nm de couple disponibles sur le mode de conduite le plus véloce, dit "Hyper", l'Ocean n'est pas avare en sensations. Seule sa direction, très assistée, nuit à la précision du train avant. Outre ce bon compromis confort/tenue de route, le point fort de l'Ocean réside dans son ambiance et sa généreuse dotation.

Comme ses rivaux, l'Ocean ne va pas aussi loin que promis, mais sa batterie de 113 kW lui permet quand même de voir venir...

+ Espaces à bord et astuces
+ Confort et ambiance
+ Autonomie

− Détails de finition
− Masse conséquente
− Temps de charge AC

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1152.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Certes, l'Ocean n'allait pas aussi loin que promis, mais son autonomie s'établissait dans un registre correct. De plus, il avançait un compromis confort/tenue de route probant, ainsi qu'une ambiance à nulle autre comparaison. Mais face à une concurrence mieux organisée, Fisker a malheureusement dû renoncer.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	**deux moteurs électriques**[1]
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	**-/-**
Batterie/Capacité (kWh)	**NMC/113**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**564/nc**[2]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**737/nc**[3]
Transmission	**intégrale**
Boîte de vitesses	**Réducteur**
Dimensions (L/l/h) (m)	**4,78/1,99/1,66**
Nombre de places	**5**
Volume coffre (dm³)	**476**

[1] de 282 ch chacun. [2] 540 sans Boost. [3] Avec Boost : **368,5 Nm par moteur.**

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	**206**
1 000 m D. A. (s)	**nc**
0 à 100 km/h (s)	**4,2**
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	**nc**
Freinage 90/130 km/h (m)	**nc**

Autonomie *

Moyenne (km) : 701[1]		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Conso. (kWh/100 km) : **19,7**	Charge normale/rapide : **12 h/35 mn**[2]	

[1] 707 avec jantes 20 pouces. [2] Charge rapide 10 à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

9 airbags, accès/dém. sans clé, affich. tête haute, aide park. à distance, cam. 360°, clim. bizone, cond. semi-auton. niv. 2, capteurs pluie/lum., instr. num., induction, jantes 20…

Options (€)

Cache-bagages amovible	**200**
Intérieur Sea Salt + Alcantara blanc	**2 500**

Ford Mustang Mach-E *Une monture agile*

294 ch RWD Extended Range Premium — **55 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Autonomie
+ Equipements
+ Ergonomie

− Pas de bruit moteur
− Suspensions fermes
− Détail de finition

Dans son imposant gabarit (4,72 m de long), le Mach-E peut accueillir très confortablement cinq personnes et tous leurs bagages. L'habitacle joue la carte du high-tech avec, à l'instar de ce que propose Tesla, une immense tablette tactile sur laquelle toute la voiture se paramètre. La dotation est très riche de série, mais certains plastiques sont trop américains, entendez par là qu'ils manquent de classe. Reste que le principal atout de cette voiture électrique est son autonomie: jusqu'à 517 km, du jamais vu pour un modèle aussi imposant. Revers de la médaille, le Mustang Mach-E affiche des temps de recharge assez supérieurs à ses concurrents (Volkswagen ID.4 GTX, Audi Q4 50 e-tron...). Comptez 45 minutes sur une borne de 150 kW. Malgré son gabarit, le SUV dispense un réel plaisir de conduite avec un châssis agile, voire joueur, grâce à ses roues arrière motrices, des freins puissants et des relances éclairs. Seules les suspensions trépidantes gâchent un peu la fête. Mais, on lui pardonne.

Le Mach-E affiche une belle autonomie (jusqu'à 517 km). Entre 2022 et 2023, son tarif a enflé de 8 140 €, mais cette année, il cumule une baisse de 11 000 € !

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1094.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Un SUV électrique avec autant d'autonomie et qui offre autant d'agrément, à moins de 55 000 € bonus déduit ? Ne cherchez pas, ça n'existait pas. Ford marque le "coût" sur ce marché qui sera au fil des années très disputé. On a en effet beaucoup aimé pouvoir rouler 517 km sans devoir se recharger à la borne.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	- / -
Batterie / Capacité (kWh)	lithium ion / 99
Puissance maxi (ch à tr/mn)	294 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	430 / nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,72 / 1,89 / 1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	100 / 402

Performances

Vitesse maxi (km/h)	184
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,4
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie

Moyenne (km) : 459

Ville : 488	Route : 517	Autoroute : 374
Conso. (kWh/100 km) : nc	Charge normale/rapide : 15h / 0h45	

Équipements de série

7 airbags, caméra 360°, clim. auto bizone, induction smartphone, feux de route intelligents, régulateur de vit. adaptatif, jantes alliage, fermeture centralisée, vitres et rétros électriques, écran multimédia tactile 15", système de navigation, Bluetooth…

Ford Bronco *Il s'affranchit de tout… sauf du malus*

2.7 V6 EcoBoost 335 ch Badlands — **81 800 €**

Rejet de CO_2 : **288 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **26 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Franchisseur hors pair
+ Agrément de conduite
+ Equipement riche

− Prix avec malus
− Amortissement ferme
− Accès à bord

Modèle original, le Ford Bronco ne fera pas beaucoup d'heureux, plombé par le malus maximum avec ses 288 g/km. Dommage car fort d'un V6 essence de 335 ch, il se montre à la hauteur de la concurrence avec son châssis moderne, ses trains roulants efficaces et ses multiples assistances électroniques. Vif à l'accélération, en propulsion comme en mode 4x4, l'agrément ne souffre pas des pneumatiques tout-terrain livrés de série sur cette version Badlands. Sa suspension, ferme pour un usage routier, sera parfaitement calibrée en hors-piste. C'est d'ailleurs le terrain de prédilection du Bronco qui dispose d'une excellente boîte de transfert électronique, ainsi que de multiples assistances idéales en tout-terrain (système de gestion de l'adhérence, verrouillage électronique des essieux, déconnexion de la barre stabilisatrice avant, Trail Turn Assist…). De quoi s'amuser sur tous les types de sol (boue, sable, neige…). Dernier point, il faudra prévoir un gros budget carburant. Comptez en effet en moyenne autour des 14 l/100 km.

S'il est hors de prix, Ford accorde une remise… de 20 000 € ! Mais avec son malus de 60 000 € de toute façon…

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1139.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le Bronco a tout pour lui : un look néo-rétro attractif, une dotation riche à faire pâlir un SUV haut de gamme, un moteur V6 biturbo généreux, une tenue de cap sans faille sur route et des capacités hors-piste indéniables. Mais son tarif, en France est tout simplement indigeste. À plus de 140 000 € malus inclus, il est hors compétition face à l'onéreux Defender.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	2 694
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	335 à 5 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	563 à 3 100
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA10
Dimensions (L/l/h) (m)	4,80 / 1,94 / 1,96
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	546

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	161
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 12,7

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 80	

* Données constructeur.

Équipements de série

Accès/dém. mains-libres, AFIL active, radars AV/AR, 6 Airbags, Bluetooth, clim. auto bizone, compteurs num., capteurs pluie/lum., jantes 17", recharge par induction, sellerie cuir, sièges AR rabattables 50/50, surv. angles morts, écran tactile 12"/GPS/Apple CarPlay-Android Auto, toit et portes démontables…

Options (€)

Peinture métallisée	1 200
Projecteur sur rétroviseur	500
Protection roue de secours	233
Tente fixable à l'arrière	500

Honda CR-V *Gros charmeur*

2.0 i-MMD 184 ch 2WD Executive 5 places — **54 980 €**

Rejet de CO_2 : **134 g/km** | Malus écologique : **450 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

NOUVEAU MODÈLE



Si la principale nouveauté de la sixième génération du Honda CR-V tient dans l'arrivée d'une version hybride rechargeable, son hybridation classique empruntée à la Honda Civic mérite le détour.

En proposant depuis 2019 une offre hybride classique dans un marché alors encore dieselisé, le précédent Honda CR-V s'est cantonné à faire de la figuration. Aujourd'hui, le contexte est plus favorable à cette sixième génération qui reprend une chaîne cinématique particulièrement pertinente de la compacte Civic. Son quatre cylindres 2.0 essence de 148 ch joue essentiellement le rôle de générateur et s'accouple à une boîte de type CVT. Ce système simule des passages de rapports avec des chutes de régimes, afin d'enrayer l'effet d'emballement propre à ce type de transmissions. Sa douceur de fonctionnement associée à un niveau sonore maitrisé à l'usage offrent le meilleur des deux mondes. Seuls les bruits de roulements apparaissent trop marqués sur autoroute où l'appétit est également un peu élevé. Son châssis typé confort apparaît particulièrement reposant sur longs trajets, à défaut de faire preuve d'un dynamisme débordant. En dépit d'une direction plutôt précise, le CR-V manque d'agilité au moment de hausser le rythme. Ce n'est pas non plus la raison d'être d'un SUV répondant parfaitement à l'usage familial auquel il est destiné. La banquette arrière coulissante en deux parties accueille trois passagers, avec suffisamment d'égards. L'ensemble se rabat et libère un espace parfaitement plat au moment de jouer les déménageurs. Du coup, le principal point noir de l'habitacle tient dans une interface dépassée sur un modèle facturé la bagatelle de 55 000 €.

+ Système hybride réussi
Confort
Modularité

− Tarif élevé
Multimédias dépassé
Consommations sur autoroute

Le châssis typé confort de cet inédit CR-V apparaît reposant

Dotée d'une présentation classique, la planche de bord souffre d'une interface dépassée. Les plastiques bas déçoivent.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1165.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La principale force du dernier CR-V tient dans son système hybride agréable. A l'exception de consommations élevées sur autoroute, sa douceur permet de profiter pleinement d'un SUV familial confortable et agréable à vivre. Il lui manque une pincée de dynamisme et une interface à la hauteur de son tarif prétentieux.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 993 / non
Batterie / Capacité (kWh)	1,06 / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	184 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	335 / nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,71 / 1,87 / 1,68
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	575

Performances

Vitesse maxi (km/h)	184
1 000 m D. A. (s)	30,4
0 à 100 km/h (s)	8,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8
Freinage 90/130 km/h (m)	32/68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,7

Ville : 5,8	Route : 6,4	Autoroute : 8
Autonomie (km) : 850	Capacité réservoir (l) : 57	

Équipements de série

11 airbags, ABS, accès et démarrage sans clés, affich. tête haute, AFIL, aide au parking AR avec caméra de recul, clim. auto bizones, conduite semi autonome de niveau 2, jantes alliage 18 pouces, park assist, phares à LED, régulateur adaptatif, rétros électr. dégivrants et rabattables électriquement, sellerie et volant cuir, système multimédias avec écran tactile GPS/Apple CarPlay/prises USB, toit ouv. panoramique…

Options (€)

Peinture métallisée	200



Hummer EV3x *D'un autre monde, d'un autre temps*

836 ch First edition — **229 000 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **20 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

NOUVEAU MODÈLE



Hummer revient en France via un importateur indépendant dans une version 100 % électrique. Toujours autant de démesure pour un véhicule qui consomme la production journalière d'un EPR.

Hummer, ça vous dit quelque chose ? Oui, ça vous revient, c'est ce véhicule de l'armée américaine qui a crapahuté dans le désert pendant la première guerre d'Irak et qui est devenu la voiture coqueluche des stars d'Hollywood, vite copiée par notre Johnny Halliday national et par quelques joueurs de foot. Mais, tout ça, c'était avant le drame, avant que rouler en char d'assaut sur les routes nationales ne soit pas vraiment politiquement correct. Depuis, on avait un peu oublié cette marque, malgré les tentatives de GM, qui en est propriétaire, de la faire rentrer dans le rang avec des modèles un - peu - plus accessibles. En 2022, le constructeur américain a décidé de remettre le couvert, mais cette fois-ci, en électrique. Ce monstre de 5,23 m de long et de 2,18 m de large (pour 2,05 m de haut), et qui pèse... 4 111 kg, dont 1 300 kg de batterie (le poids d'une Renault Clio), affiche une puissance de 836 ch et un couple phénoménal de 1 000 Nm. La capacité de la batterie est de 247 kWh, soit deux fois plus que la batterie la plus puissante du marché, d'une Mercedes l'EQS par exemple. Dès lors, que dire ? Avec une consommation de 42 kWh / 100 km, soit deux fois plus que n'importe quel SUV électrique, il continue la démesure. Pour ceux que cela intéresse, son autonomie est de 510 km, mais sur autoroute, on s'en doute, on pourra la diviser par deux. Une chose est sûre, si vous en croisez un sur la route, faites un vœu et jouez au loto. Et si c'est vous au volant, c'est que vous avez eu le ticket gagnant !

+ Indestructible
Unique
Iconoclaste

− Inutile
Inabordable
Indécent

Le Hummer EV3x pèse 4 111 kg dont 1 300 kg de batterie



L'intérieur n'est plus vraiment militaire avec une ergonomie très américaine.

► **Essai paru dans l'AJ n° 1167.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Même en électrique, le Hummer EV3x reste toujours un véhicule irrationnel. À 229 000 €, il l'est encore plus. Mais, ici, comme sur une ultra sportive, nous ne sommes pas dans un monde fade et sans saveur, mais bien dans un monde de fantasmes et de délires. Alors, oui, le EV3x est inutile, mais n'est-ce pas là le sel de la vie ?

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	- / -
Batterie / Capacité (kWh)	lithium ion / 247
Puissance maxi (ch à tr/mn)	836 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	1 000 / nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	5,23 / 2,18 / 2,05
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	1 020

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	171
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 430		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 42	Charge normale/rapide : nc / 0h40	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, aide au parking avec l'aide de 7 caméras, chargeur à induction, climatisation 3 zones, jante alliage 22 pouces, crochets d'arrimage, phares à Led, fonction Crabwalk, rég./lim. de vit., sièges cuir et chauffants, syst. multimédia avec écran central tactile / Apple CarPlay et Android Auto / audio Bose 14 HP / prises USB et USB-C…



Hyundai Ioniq 5 *Fausses promesses*

▶ 77 kWh 229 ch Executive — **57 800 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **5 ans, km illimité**



Sur une voiture électrique, la batterie, c'est le cœur du réacteur. Alors, lorsque Hyundai va prendre chez son cousin Kia, la batterie de l'EV6, d'une capacité de 77 kWh, on est en droit de s'attendre à quelques améliorations. Malheureusement, lors de nos essais hivernaux, la différence n'a pas été flagrante. Nos mesures réalisées par 2 °C contre 7° pour la 73 kWh, révèlent une consommation supérieure de 3,2 kWh / 100 km, ce qui se traduit par une autonomie en baisse de 41 km ! Dans la réalité, donc, les 40 km supplémentaires annoncés par Hyundai sont loin d'être garantis. Surtout, son écart de prix de 4 000 € et son absence de bonus ne font pas vraiment un modèle de choix de cette version de 229 ch. Très critiquable à son lancement côté amortissement, l'Ioniq 5 reçoit de nouveaux ressorts pour son plus grand bien. L'impression "pompe à vélo" caractéristique a disparu, et le châssis s'avère beaucoup mieux tenu. Bref, pas sûr que le conducteur en est pour son argent en dépit de quelques arguments et d'une très belle dotation de série.

La Ioniq se pare de la batterie du Kia EV6 et annonce un gain de 40 km en autonomie... pas vraiment perceptible. Son prix a baissé de 4 480 €.

+ Suspensions revues
Intérieur plus qualitatif
Dotation

– Prix
Autonomie
Performances en retrait

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Les défauts du Ioniq 5 ont vite été corrigés par Hyundai, ce qui en soit est à souligner. Son amortissement et sa finition sont enfin en adéquation avec ses prétentions tarifaires. Mais la nouvelle batterie n'apporte rien de plus en termes d'autonomie ou d'agrément de conduite. Seul élément en sa faveur, sa riche dotation.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	lithium ion / 77,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	229 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 / nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,64 / 1,89 / 1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	464 / 55

Performances

Vitesse maxi (km/h)	186
1 000 m D. A. (s)	29,6
0 à 100 km/h (s)	8,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,4
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 67

Autonomie

Moyenne (km) : 335

Ville : 400	Route : 390	Autoroute : 280
Conso. (kWh / 100 km) : 22,1	Charge normale / rapide : 9 h / 25 mn	

Équipements de série

7 airbags, banquette coulissante, cam. recul, clim bizone, carteurs pluie/lum., frein. auto urgence, hayon électrique, jantes alliage 19 pouces, syst. multim. 12,3 pouces / GPS / Android Auto et Apple CarPlay / USB…

Options (€)

Jantes 20 pouces	400
Peinture métallisée	690
Pompe à chaleur	990
Rétros caméra	1 200

Hyundai Santa Fe *Soif de changement*

▶ 1.6 T-GDi Hybrid 230 Creative — **51 950 €**

Rejet de CO_2 : **153 g/km** | Malus écologique : **2 726 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **5 ans, km illimité**



Fortement restylé à l'avant, un peu à l'arrière et dans l'habitacle, où il opte pour un cockpit numérique et une console centrale redessinée avec commandes de boîte automatique à touches, le Santa Fe, long de 4,79 m, dispose de 7 places. Avec ses matériaux flatteurs et ses assemblages soignés, l'imposant SUV fait bonne impression. À bord de cette version Executive, la dotation est en outre à la hauteur du prix réclamé. L'auto fait aussi le plein d'aspects pratiques. Il reçoit ici une hybridation standard de 230 ch. Puissant pourtant, le 1.6 T-GDi Hybrid n'est ni très tonique ni très sobre. Décevante à la pompe, cette offre hybride l'est moins à l'usage, avec des transitions électrique/thermique transparentes et une parfaite insonorisation. Sur le plan du comportement routier, aucun coup fourré à attendre de la part du Santa Fe, même en le bousculant un peu. Mais il souffre d'un manque de dynamisme et de rigueur que le confort ne parvient pas à compenser.

Cette génération de Santa Fe cohabite provisoirement avec la nouvelle, mais sur les stocks restants désormais.

+ Présentation valorisante
Silence de fonctionnement
Équipement royal

– Poids
Consommation
Dynamisme, prix

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1079.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Malgré sa dotation royale, ce Santa Fe peine à séduire. Il perd en effet sur la balance tous les avantages de son électrification et de sa confortable puissance. Ce qui rend encore plus difficile de justifier son tarif. Et ce d'autant que ce poids lourd ne surclasse jamais ses rivaux. Pire encore, le nouveau est là.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 598 / 1 turbo
Batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 13,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 5 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	265 à 1 500[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,79 / 1,90 / 1,71
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	590 / 213

[1] + 60 ch élec. (puissance cumulée : **230 ch**). [2] + **264 Nm élec. (couple cumulé : 350 Nm)**.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	190
1 000 m D. A. (s)	30,7
0 à 100 km/h (s)	7,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,8
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l / 100 km) : 8,3

Ville : 8,3	Route : 7,5	Autoroute : 9,4
Autonomie (km) : 807	Capacité réservoir (l) : 67	

Équipements de série

6 airbags, accès-dém. auto., AFIL actif, park. AV + cam 360°, aff. tête haute, banq. AR couliss. et chauff., Bluetooth, chargeur induc., clim. auto. bizone, capteurs pluie/lum. et ang. morts, ESP, hayon élec., instrum. num., jantes 19 pouces, lect. panneaux, régul. vit. adapt., sell. cuir, sièges AV chauff. et ventilés, syst. multim., écran tactile 10,25…

Options (€)

Peinture métallisée	630

Hyundai Santa Fe *L'aventure en famille*

Plug-in HTRAC 253 ch Executive 7 places — **66 500 €**

Rejet de CO_2 : **38 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **5 ans, km illimité**



Derrière son style revu, le Santa Fe cinquième du nom reprend les recettes de son prédécesseur. Il s'offre des velléités familiales, dans cette version hybride rechargeable adaptée au contexte actuel.

Un Hyundai Santa Fe, mais ou cela ? Difficile de voir une quelconque filiation esthétique avec ses prédécesseurs, à la vue de ce cinquième opus. C'est à se demander si ses designers ne se sont pas inspirés du tout dernier Land Rover Defender. Une vraie gueule d'aventurier qui assume sa différence dans un milieu de SUV familiaux de plus en plus uniformisé. Cela ne l'empêche pourtant pas de conserver les dessous de son ascendant direct, avec un ensemble hybride rechargeable aujourd'hui indispensable pour conserver une fiscalité acceptable. Sa batterie de 13,8 kWh permet de parcourir une cinquantaine de kilomètres, avant de réveiller son quatre cylindres turbo de 160 ch qui se contente alors de 7 l/100 km selon l'ordinateur de bord. Son positionnement familial n'en fait évidemment pas un sportif qui dévore les départementales, mais il conserve toutefois sa dignité lorsque surviennent des virages. Son amortissement bien calibré contient les mouvements de caisse, tout en préservant le confort. Les occupants profitent d'un bel espace à vivre, aussi bien présenté qu'agréable. La banquette coulissante offre un bel espace et le coffre joue bien volontiers les soutes. Seuls les deux sièges de la troisième rangée sont peu accessibles et peu habitables pour des adultes, comme c'est pratiquement toujours le cas sur ce type de véhicule. La famille peut tout de même profiter d'un équipement généreux que l'on est en droit d'attendre d'un modèle facturé 66 500 €.

+ Equipements
Vie à bord
Garantie

− Prix élevé
Encombrement
Accès au 3ème rang

À bord, les occupants profitent d'un bel espace à vivre



La planche de bord adopte une présentation moderne, avec ses écrans de 12,3 pouces.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1166.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Derrière une ligne qui peut s'avérer clivante, ce nouveau Santa Fe répond à l'usage d'un SUV familial. Son ensemble hybride rechargeable est dans l'air du temps, même si ses principaux atouts tiennent dans sa qualité de vie à bord et son équipement généreux. A condition d'accepter une addition un peu salée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	13,8/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	253/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	367/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,83/1,90/1,77
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	985/225

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,7		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 47	

* Données constructeur.

Équipements de série

10 airbags, ABS, accès/dém. sans clés, affich. tête haute, AFIL actif, aide au parking AV/AR avec cam à 360 °, Bluetooth, clim. auto bizones, conduite semi auto. NIV 2, jantes alliage 20 pouces, écrans numérique 2 x 12,3", phares bi-LED, rég. adaptatif, sellerie cuir, sièges AV ventilés et AV/AR chauffants, syst. multimédias avec écran tactile 12,3 pouces, GPS/Apple CarPlay/prises USB/hi fi …

Options (€)

Peinture métallisée ou nacrée	1 000



Ineos Grenadier *Un engin à contre courant*

Station Wagon 3.0 Edition Fieldmaster 286 — **82 490 €**

Rejet de CO_2 : **336 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **378 CV** | Garantie : **5 ans, km illimité**



Avec son Grenadier, vrai 4x4 pur et dur, Ineos prend le contre-pied de la tendance actuelle, avec talent !

Sur le papier, ce 4x4 en impose avec une longueur de près de 5 m et un poids supérieur à 2,7 tonnes. La garde au sol de 26,4 cm et des angles d'attaque et de sortie de plus de 35° permettent d'envisager des séances de tout-terrain en toute sérénité. Sous le capot, un six cylindres en ligne (essence de 286 ch ou diesel de 249 ch) associé à une boîte ZF à huit rapports transmet le mouvement aux quatre roues de manière permanente via un véritable arbre de transmission. À noter que les trois différentiels peuvent être verrouillés. Ainsi équipé, l'Ineos Grenadier offre des capacités de franchissement impressionnantes grâce à sa motricité de tracteur. Sur la route, l'agrément reste agréable. Le glouton « six en ligne » brille ainsi par sa souplesse et son aisance à haut régime. Le confort est aussi convenable. En revanche, l'insonorisation est vite dépassée sur voie rapide. À l'intérieur, la présentation est originale avec les multiples boutons et l'habitabilité assez vaste surtout à l'arrière.

+ Efficacité 4x4
Habitabilité / aspects pratiques
Agrément mécanique

– Insonorisation
Pas de retour de direction
Malus maximal

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Il y a plus agréable, plus confortable, plus pratique et plus économe pour rouler tous les jours. Mais pour des situations plus extrêmes, il n'y a pas mieux que le Grenadier très efficace en tout-terrain, robuste et très habitable. Reste que son tarif associé aux malus ne va pas faciliter sa commercialisation… en France.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	2 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	286 à 4 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	450 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,90/1,93/2,10
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	nc

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	160
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 14,9		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : nc	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, ESP, aide au stationnement AV/AR, alarme, anneaux de remorquage, assistant de stabilité de remorque, boussole/altimètre, climatisation auto, contrôle de vitesse en descente, caméra de recul,, écran tactile, sellerie cuir syst. Android auto/Apple CarPlay sans fil…

Options (€)

Barres latérales	975
Coffre de toit	643
Peinture métallisée	1 075
Porte-bagages	1 848
Verrouillage de différentiel AV et AR	2 005

Jaguar I-Pace *Le SUV masqué*

EV400 AWD R-Dynamic SE — **93 100 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



En plus de ses performances convaincantes, le style du I-Pace participe grandement à son attractivité.

L'I-Pace est classé parmi les SUV parce que c'est à la mode mais franchement, il n'a rien d'un baroudeur si ce n'est sa transmission intégrale et sa garde au sol rehaussable de 14 cm. Son allure relativement effilée et ses boucliers sport accentuent son air dynamique. Et dans l'habitacle, l'ambiance ressemble plutôt à celle d'une luxueuse berline. Le dessin de la planche de bord est soigné, les matériaux et la finition respirent le luxe et on apprécie les trois écrans numériques (cockpit, multimédia et climatisation). Mais la grande particularité de l'I-Pace est d'être la première Jaguar 100 % électrique. Et quelle Jaguar ! Prête à bondir à la moindre pression sur l'accélérateur, l'auto réalise des performances exceptionnelles grâce à deux moteurs électriques totalisant 400 ch et pas moins de 696 Nm de couple auxquels s'ajoutent un comportement routier efficace. Seul regret, son autonomie moyenne de 372 km… en roulant sans excès. Sauf qu'avec l'I-Pace, difficile de ne pas se laisser tenter !

+ Performances
Présentation et confort
Habitabilité

– Autonomie électrique
Tarif et options
Garde au toit

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Arrivé en 2018, l'I-Pace a reçu quelques évolutions et reste encore dans le coup profitant d'une motorisation alerte et performante, d'un comportement sérieux, d'un habitacle luxueux et d'un dessin des plus séduisant. Mais son tarif et ses options sont chers, et son autonomie n'est pas suffisante pour un modèle qui n'incite pas à lever le pied !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/90
Puissance maxi (ch à tr/mn)	400 à 4 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	696/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,69/1,90/1,57
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	488

Performances

Vitesse maxi (km/h)	205
1 000 m D. A. (s)	25,4
0 à 100 km/h (s)	5,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	3,9
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

Autonomie

Moyenne (km) : 372		
Ville : 396	Route : 420	Autoroute : 302
Conso. (kWh/100 km) : 24,6	Charge normale/rapide : 10/1h30	

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage sans clé, caméra 360°, AFIL, Bluetooth, clim auto, capteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence actif, hayon motorisé, jantes alliage 20 pouces, sellerie cuir, vitres et rétros électriques…

Options (€)

Climatisation 4 zones	908
Adaptative Dynamic	1 109
Suspension pneumatique	1 593
Affichage tête haute	605
Peinture métallisée	998

Jaguar F-Pace *Il va falloir se secouer !*

P400e HSE R-Dynamic — **94 200 €**

Rejet de CO_2 : 52 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 19 CV	Garantie : 3 ans, km illimité



Imposant SUV de 4,75 m de long, le F-Pace est arrivé en 2016. S'il n'était pas alors le plus séduisant des SUV premium, il a su corriger le tir en 2020 en s'offrant un air plus racé et agressif qui va de pair avec une motorisation puissante, hybride rechargeable sur cette version P 400 e. Cumulant pas moins de 404 ch, il n'a aucun mal à faire détaler ses 2 189 kg. Et s'il ne faut pas les oublier au moment de freiner, son comportement performant, son amortissement ferme et sa direction précise autorisent une conduite plutôt dynamique. On l'apprécie aussi, silencieux, en mode 100 % électrique, mais sa petite quarantaine de kilomètres sans essence est vite dilapidée. Dès lors, si son meilleur atout est son pedigree Jaguar, son plus gros défaut est de faire payer le prix de son emblème. Car la venue du nouveau Mercedes GLC dans sa version 400 e devrait lui faire du tort. En effet, même s'il va recevoir cette année une nouvelle batterie de 19,2 kWh, le faisant passer à 65 km d'autonomie électrique, le GLC 400 e passe la barre des 100 km... pour près de 30 000 € de moins !

À bord, c'est le grand luxe, les pièces de cuir et d'aluminium sont légion et le grand écran convexe fait son effet.

+ Confort
Performances et agrément
Offre hybride rechargeable

– Autonomie élec. trop juste
Poids élevé
Tarif décourageant

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le F-Pace est le parfait SUV premium. Proposé à un tarif excessif, élégant et racé, habitable et confortable, il est du dernier chic avec sa polyvalence électrique. Oui mais voilà, certains de ses huppés rivaux font déjà nettement mieux et pour moins cher. Sauf que rouler en Jaguar, ça n'a pas de prix... enfin il faut l'espérer pour la marque !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 997/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion/17,1
Puissance maxi (ch à tr/mn)	404 à 5 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	640 à 1 500[2]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,75/2,07/1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	613

[1] Cumulés. [2] Cumulés.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	240
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 2,3		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 69	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, Bluetooth, climatisation, détecteurs pluie/luminosité, freinage urbain d'urgence autonome, jantes alliage 20 pouces, toit panoramique vitré, ordi. de bord, régul./limit. de vitesse, rétros électriques, syst. multimédia + écran tactile/GPS/prises USB, système audio, vitres élec., ferm. centralisée à distance…

Options (€)

Jantes 21 pouces	1 109
Peinture métallisée	995

Jeep Wrangler *L'hybridation anti-malus*

4xe 2.0 T 380 Sahara — **81 700 €**

Rejet de CO_2 : 94 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 16 CV	Garantie : 2 ans, km illimité



Le Wrangler est désormais hybride rechargeable, doté d'un 2.0 turbo de 272 ch et d'un bloc électrique de 145 ch. Échappant ainsi à tout malus, il est en contrepartie hors de prix. Surtout vu son habitacle rustique, son manque d'aspects pratiques et ses aptitudes routières. Car malgré ses progrès, ce beau bébé de 2,4 tonnes prend du roulis lors des changements rapides de direction, oblige à rectifier sa trajectoire en permanence et affiche des distances d'arrêt médiocres. Son aérodynamisme peu flatteur engendre aussi d'importants bruits d'air dès 90 km/h. Mais il soigne le confort de ses passagers grâce à ses suspensions impeccables. Les 380 ch cumulés participent aussi à l'agrément de conduite, avec des reprises franches. Dommage que la gestion de la boîte auto. soit perfectible. Et batterie déchargée (après 40 km environ), il devient gourmand. Mais munie d'un blocage de différentiel et de pneus à gros crampons, c'est l'un des rares engins capable de s'extraire de n'importe quel terrain... en silence !

Pour 2022, les constructeurs se lâchent sur les tarifs. Le Wrangler 4xe, déjà hors de prix, avait augmenté de 5 550 €... s'y ajoute 5 650 € !

+ Look unique
Vrai franchisseur
Absence de malus

– Prestations routières
Tarif indécent
Accès à l'arrière et au coffre

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Dans cette version électrifiée, la Jeep Wrangler contourne le malus mais n'évite pas la surchauffe au niveau du prix d'achat. De quoi conserver malgré tout certains atouts pour les amateurs du genre, prêts à quelques concessions en termes de confort sur la route pour mieux s'évader en dehors des sentiers battus, en silence.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 995/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/17,3
Puissance maxi (ch à tr/mn)	272 à 5 250[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 3 000[2]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,88/1,89/1,84
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	504

[1] + 145 ch élec. [2] + 245 Nm élec.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	28,1
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc/78

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 10,6[1]		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 38[2]	Capacité réservoir (l) : 65	

[1] Batterie vide. [2] En mode électrique.

Équipements de série

Contrôle de la pression des pneus, phares antibrouillard, radars et cam. AV/AR, capote souple, jantes alu, phares AV LED, rétros élec. dégiv, blocage élec. différentiel, dém. sans clé, lim.-régul. de vit., accoudoir central AV, clim. auto. bizone, lunette AR surteintée, ordi. de bord, rétro. int. électrochrome, vitres et rétros élec., volant cuir multifonction…

Options (€)

Sièges AV et volant chauffants	300
Sellerie cuir	2 100

Kia EV6 *Petite batterie, petite autonomie*

▶ 58 kWh 170 Air Active 4x2 — **49 690 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **3 CV**	Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



Avec sa petite batterie de 58 kWh et son moteur de 170 ch, ce Kia EV6 est censé plaire au plus grand nombre. Pour autant, il n'est pas très éloigné de la version 229 ch avec sa valeur de couple identique. Cela signifie que le «petit» EV6 accélère plutôt bien à basse vitesse, toujours avec cette arrivée instantanée du couple si agréable et propre aux électriques. Il reste pourtant moins à l'aise en reprises car il demande 2,4 s de plus que son grand frère pour passer de 90 à 130 km/h. Et qui dit batterie plus petite, dit autonomie réduite. Nous avons enregistré 90 km de moins. C'est beaucoup. En revanche, plus léger de 160 kg, cet EV6 se montre aussi un peu plus dynamique. Nous ne parlerons pas d'agilité, ni de sportivité : il affiche quand même 1 847 kg sur la balance et n'est pas fait pour ça. Le confort est ferme, mais reste tout à fait praticable et il s'améliore quand la vitesse augmente : c'est surtout en ville que les inégalités sont parfois sèchement répercutées.

Son style reste unique, ce qui fait sa force. Mais avec sa petite batterie, il perd en autonomie. La version restylée arrive.

+ Couple conservé
Dynamisme relatif
Habitabilité

– Prix
Confort général
Autonomie

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1144.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

On sent bien que les constructeurs essaient de trouver des solutions pour rendre leurs voitures électriques plus abordables. Et pour ça, il n'y a pas de secret, ils réduisent la puissance des batteries. Seulement, cela se fait au détriment de l'autonomie et cela reste de toute façon toujours trop cher.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	**synchrone électrique**
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	**–/–**
Batterie/Capacité (kWh)	**li-ion/58**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**170/nc**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**350/nc**
Transmission	**aux roues arrière**
Boîte de vitesses	**BVA1**
Dimensions (L/l/h) (m)	**4,68/1,88/1,55**
Nombre de places	**5**
Volume coffre (dm³)	**490/45**

Performances

Vitesse maxi (km/h)	**188**
1 000 m D. A. (s)	**31,1**
0 à 100 km/h (s)	**8,9**
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	**8,4**
Freinage 90/130 km/h (m)	**31/64**

Autonomie

Moyenne (km) : 360		
Ville : **395**	Route : **415**	Autoroute : **275**
Conso. (kWh/100 km) : **16,5**	Charge normale/rapide : **6h/0h27**	

Équipements de série

7 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, caméra de recul, clim. auto. bizone, détecteurs pluie/luminosité, jantes alliage 19 pouces, système multimédia, projecteurs LED, …

Options (€)

Peinture métallisée	**650**

Kia EV6 *Crossover ultime*

▶ 77,4 kWh 325 Air Design 4x4 — **61 490 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



Bien que disposant d'une garde au sol réhaussée, l'EV6 est plus typé sport que baroudeur, il se démarque ainsi de ses rivaux Volkswagen ID.4 ou Skoda Enyaq, dehors... comme dedans : il séduit avec une présentation ultra-moderne, une ergonomie étudiée pour faciliter la prise en mains et une habitabilité correcte. Toutefois, dans cette catégorie 100 % électrique, l'autonomie reste le paramètre prioritaire. Et là, Kia n'a pas lésiné : l'EV6 reçoit une «grosse» batterie de 77,4 kWh (72,6 kWh de capacité utile), pour plus de 500 km annoncés et offre la possibilité d'une recharge rapide garantissant des « pleins » express de 10 à 80 % en 18 minutes… à condition de trouver les bornes adéquates. Pour les performances, notre modèle d'essai développait une puissance de 325 ch avec un bloc par essieu et d'une transmission intégrale. Les accélérations sont foudroyantes avec un 0 à 100 km/h abattu en 5,2 s. Mais avec plus de 2 tonnes, l'EV6 laisse sur sa faim en ce qui concerne l'agilité et le dynamisme, d'autant que la direction n'assure pas un excellent ressenti.

L'EV6 est considéré comme un SUV familial mais il n'en a pas l'allure. Son prix avait augmenté de 1 680 €, il baisse de 4 000 €.

+ Autonomie
Vitesse de recharge
Accélérations

– Comportement routier
Direction
Confort

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Au-delà de son charme atypique, l'original crossover Kia EV6 démontre une nouvelle fois les progrès réalisés par les constructeurs coréens sur la technologie 100 % électrique. L'autonomie progresse, les recharges s'accélèrent et l'agrément se bonifie avec notamment l'atout d'accélérations sidérantes mais le prix grimpe vite.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	**deux moteurs électriques**
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	**–/–**
Batterie/Capacité (kWh)	**lithium-ion/72,6**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**325/nc**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**605/nc**
Transmission	**intégrale**
Boîte de vitesses	**BVA1**
Dimensions (L/l/h) (m)	**4,68/1,88/1,55**
Nombre de places	**5**
Volume coffre (dm³)	**480/20[1]**

[1] Avant/arrière.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	**185**
1 000 m D. A. (s)	**nc**
0 à 100 km/h (s)	**5,2**
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	**nc**
Freinage 90/130 km/h (m)	**nc**

Autonomie *

Moyenne (km) : 506		
Ville : **670**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Conso. (kWh/100 km) : **18**	Charge normale/rapide : **7h12/1h13**	

* Données constructeur.

Équipements de série

Airbags, affichage tête haute, caméra de recul, capteurs pluie/luminosité, cockpit numérique, écran tactile, GPS, climatisation automatique bizone, phares LED, système multimédia tactile, vitres et rétros électriques, fermeture centralisée, jantes alliage…

Options (€)

Peinture métallisée	**650**
Peinture métallisée Bleu Pacifique	**gratuit**

Kia EV9 *Démesure raisonnée*

204 ch 2WD Earth 7 places — **78 000 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **4 CV**	Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



L'EV9 est l'un des rares modèles sept places assez spacieux pour accueillir deux adultes au troisième rang, tout en conservant 320 dm³ de coffre. S'y ajoute une modularité bien pensée et électrifiée. Au poste de commande, le conducteur découvre une large double dalle rectangulaire, la clim ayant droit à un troisième écran. Inattendu, le bouton de démarrage est venu se glisser à l'arrière du levier de vitesses. Moins à l'aise en ville qu'en dehors ou il réserve un confort remarquable, il délivre une tenue de route sécurisante. En dépit de ses kilos excédentaires, le Kia tire un bon parti de ses 204 ch et propose des performances satisfaisantes. Mais alors sans faire de miracle en matière de consommation et d'autonomie. Heureusement, l'EV9 peut compter sur sa technologie 800V pour recharger en 25 minutes. Côté tarif, le navire amiral de la gamme Kia, en version 204 ch, est loin d'être donné et ne profite d'aucun bonus écologique. Mais il offre un rapport prix/équipement bien plus favorable que ses rivaux proposés par les marques de luxe.

L'EV9 est massif mais il offre 7 vraies places.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1161.**

+ Habitabilité XXL
Coffre logeable
Confort

– Consommation
Poids
Gabarit

NOTRE AVIS ★★★★☆

Correctement motorisé, l'EV9 propose une habitabilité sans équivalent sur le marché. Revers de la médaille, sa masse pachydermique et son envergure se traduisent par une consommation et donc une autonomie décevantes compte tenu de l'énorme batterie mise à disposition. Sur le plan tarifaire, l'engin reste compétitif face à ses rivaux.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	NMC/96
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	5,01/1,98/1,76
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	600/320[1]

[1] Jusqu'à 760 dm³ en 5 places selon la position de la banquette et 90 dm³ à l'avant.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	31,9
0 à 100 km/h (s)	9,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,9
Freinage 90/130 km/h (m)	37/79

Autonomie

Moyenne (km) : 380		
Ville : **460**	Route : **470**	Autoroute : **330**
Conso. (kWh/100 km) : **23,3**	Charge normale/rapide : **33 h/25 min**[1]	

[1] De 10 à 80 % en charge rapide, selon le constructeur.

Équipements de série

9 airbags, affich. tête haute, cam. 360°, clim. trizone, hayon motor., jantes alliage 19 pouces, phares LED, régul. de vit. adapt., rétros et vitres élec., syst. multimédia, écran tact. 12,3", GPS…

Options (€)

Peinture métallisée	1 200
Rétros ext. digitaux	1 200
Toit ouvrant AV et vitré AR	1 200

Kia EV9 *Montée en gamme*

385 ch/99,8 kWh 4WD GT-Line — **86 000 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



L'EV9 élargit une offre limitée pour les grandes familles souhaitant rouler en SUV électrique. À l'intérieur, l'espace est immense. Le coffre, en configuration 5 places, dépasse les 800 dm³. Même topo avec les 7 sièges en place. Ils sont de série et, fait rare, les deux du fond, rabattables électriquement, sont praticables. À l'avant, on apprécie l'excellent confort des sièges de notre finition haut de gamme. La planche de bord s'appuie quant à elle sur une dalle dotée de trois afficheurs. Côté conduite, notre EV9, garde son cap et sait se tenir sur ses appuis, même sur les déformations. Le point le plus critique venant alors d'une direction trop démultipliée. Si la batterie de 99,8 kWh nets lui assure, en théorie, une autonomie de 505 km, comptez plutôt sur 415 km. L'atout de l'EV9 tient alors à son architecture en 800 volts, qui permet des recharges de 10 à 80 % annoncées en 24 mn. Reste que toutes ces prestations en font le Kia le plus cher de l'histoire de la marque.

Le gabarit de plus de 5 m de long est imposant, tout comme l'empattement de 3,10 m !

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1148.**

+ Équipement
Espace intérieur
Compromis châssis

– Plastiques décevants
Direction
Planificateur de voyage

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce Kia EV9 constitue la vitrine technologique de la marque coréenne. Il peut ainsi faire office de transport de troupes branché, spacieux et utilisable pour les longs trajets grâce à une recharge rapide performante et à une énorme batterie. En plus, c'est le moins cher du genre. Mais un genre déjà trop cher dans son ensemble…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/99,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	385/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	700/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	5,01/1,98/1,76
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	828

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 505		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Conso. (kWh/100 km) : **22,8**	Charge normale/rapide : **nc/24 mn**[1]	

[1] De 10 à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès/dém. mains-libres, aff. tête haute, cam. 360°, cam. angles morts, clim. auto., instr. num. 12,3 pouces, jantes alliage…

Options (€)

Peinture métallisée	900
Peinture nacrée	1 000
Peinture mate	1 800

Land Rover Defender *Un franchisseur bourgeois*

▶ 90 D200 MHEV Hard Top VU — **61 400 €**

Rejet de CO_2 : **226 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **nc**	Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Les vrais 4x4 sont rares. On trouve le Suzuki Jimny, le Jeep Wrangler ou encore le Land Rover Defender. Pour ces trois véhicules plombés par un malus confiscatoire, l'une des possibilités est la version utilitaire (VU). Lancée l'été dernier, la nouvelle génération de Defender dispose ainsi désormais de cette déclinaison, pour échapper au malus de 60 000€. Par rapport à la version civile, pas d'évolution. Le 6 cylindres diesel de 200 ch et 500 Nm reste un modèle d'agrément et travaille en bonne intelligence avec la boîte automatique à huit rapports. Résultat, ce Defender ne craint pas les longs parcours, se démarquant complètement des anciennes générations. Il ne craint évidemment pas non plus les parcours hors bitume, affichant des prestations exceptionnelles. L'habitacle mixe le chic (matériaux de qualité) et la rusticité affirmée (vis apparentes) et son volume cubique de 1 355 m³ à l'arrière permet de transporter du lourd. Dommage que la porte latérale ne soit pas toujours pratique notamment en ville.

Malgré son poids de 2 370 kg, le dernier Defender distille des performances tout à fait correctes.

▶ **Essai non paru.**

+ Pas de malus en version VU
Agrément de conduite
Prestations 4x4

− Gabarit
Prix (+ 3 800 €)
Consommation

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Dans cette version utilitaire qui peut accueillir trois personnes avec un siège central repliable, le Land Rover Defender est un excellent compagnon de travail, capable de parcourir des kilomètres sans encombre et sans fatiguer ses occupants. Bien qu'il gagne en modernité, il reste un franchisseur exceptionnel.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 996
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	200 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	500 à 1 250
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,59/2,01/1,90
Nombre de places	3
Volume coffre (dm³)	1 355

Performances

Vitesse maxi (km/h)	175
1 000 m D. A. (s)	32,4
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,9
Freinage 90/130 km/h (m)	73/nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 9

Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **988**	Capacité réservoir (l) : **89**	

Équipements de série

Suspensions à ressort, terrain Response, aide au démarrage en côte, démarrage sur route à faible adhérence, contrôle de vitesse en descente, projecteurs à LED, clim. bizone, caméra 360° 3D, régulateur de vitesse adaptatif, détection de passage à gué, système audio + Android Auto et Apple CarPlay, vitres AV électrique…

Options (€)

Pack Tout-terrain	1 590
Pack Drive Assist	2 009
Pack Hiver	745

Land Rover Defender *Blanc comme neige*

▶ 110 P400e SE — **88 500 €**

Rejet de CO_2 : **58 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **19 CV**	Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



En recevant le système PHEV du Range Rover, soit un 2.0 turbo essence de 300 ch associé à un bloc électrique de 105 kW (143 ch) intégré à la boîte automatique, le Defender échappe au malus ! La batterie, d'une capacité de 19,2 kWh, est installée sous le plancher du coffre. Elle se recharge à 80 % en 7 heures sur une prise domestique ou encore en 2 heures sur une Wallbox 7 kW. Fonctionnant en mode hybride, 100 % électrique et Save (qui préserve la charge de la batterie), le Defender réussit à merveille sa transition électrique. Le P400e bondit en effet à chaque accélération sans aucun temps de réponse. De même, le comportement routier affiche de belles prestations grâce à une direction précise et un amortissement pneumatique efficace. Attention tout de même aux prises de roulis encore conséquentes. Mais, le Defender est surtout bluffant en tout-terrain. Ses suspensions à grands débattements, ses blocages de différentiels et ses systèmes d'aide sophistiqués vous emmènent au bout du monde sans souci… et dans un silence royal.

Enorme SUV de 400 ch, le Defender évite pourtant tout malus dans cette version hybride rechargeable.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1090.**

+ Absence de malus
Capacités en tout-terrain
Comportement routier

− Conso. batterie vide
Tarif élevé (+ 1 800 €)
Gabarit imposant

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec l'hybridation, les ventes du charismatique Defender II vont enfin pouvoir décoller. Le P400 e échappe désormais au punitif malus, mais il offre aussi une autonomie électrique très correcte et un bel agrément de conduite. En revanche, la consommation en thermique et le tarif donnent le vertige. On n'a rien sans rien.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 997/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/19,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	404/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	5,02/2,00/1,97
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	853

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	191
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 3,3

Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **90**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, accès/démarrage sans clé, aide au démarrage en côte, aide parking AV/AR, caméra 360°, clim auto trizone, contrôle vitesse en descente, détecteurs pluie/luminosité, frein auto anticollision, Isofix, jantes alliage 20 p., lecture panneaux, phares LED et gestion auto des feux de route, régul./limit. de vitesse, sellerie cuir, susp. pneumatiques…

Options (€)

Blocage différentiel AR actif	1 234
Crochet d'attelage élec.	1 387
Peinture métallisée	1 102

Land Rover Defender 130 *Le familial hors-normes*

▶ P400 X-Dynamic HSE — **107 700 €**

Rejet de CO_2 : **247 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **28 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Le Land Rover Defender mesure 5,30 m de long, pour 2 m de haut et de large.

Le Defender 130 n'est clairement pas le plus discret de tous avec ses dimensions d'un autre monde : 5,30 m de longueur, 2 m de hauteur (en position haute) et la même chose en largeur. Par conséquent, la ville n'est pas son domaine de prédilection surtout que son rayon de braquage est bien trop élevé. Mais le Defender est un baroudeur né. D'ailleurs le système de caméras 360° est prévu pour savoir où se trouvent les roues en franchissement. Dans l'habitacle, ce modèle reçoit du cuir, des technologies dernier cri, des vis apparentes et des plastiques durs sans aucune gêne. Le Defender 130 peut embarquer jusqu'à 8 passagers : trois en rang deux et trois en rang trois avec un espace tout à fait correct. Les familles nombreuses pourront abaisser le malus grâce à une réduction de 20 g de CO_2 par enfant… Sous le capot, le 6 cylindres en ligne essence développe 400 ch. Il est secondé par un compresseur électrique et une hybridation 48V, ce qui soulage la consommation, sans pour autant faire de miracle.

+ À son aise partout
Habitabilité
Facile à conduire

– Dimensions
Consommation
Prix costaud

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1127.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Land Rover Defender 130 est un véritable couteau suisse : il passe partout, se sent à l'aise aussi bien sur les rochers que sur un ruban d'asphalte. Il peut embarquer la famille au complet (chien et bagages compris)… En revanche, il faudra s'accommoder de ses dimensions, de sa consommation et de son prix.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	2 996
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	400 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	550 à 2 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	5,36/2,01/1,97
Nombre de places	8
Volume coffre (dm³)	750/213[1]

[1] 8 places

Performances

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,7
Freinage 90/130 km/h (m)	33/68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 13,4

Ville : 15	Route : 12,2	Autoroute : 13
Autonomie (km) : 664	Capacité réservoir (l) : 89	

Équipements de série

8 places indiv., cam. pano 3D, console cent. réfrigérée, contr. stabilité attelage, dét. obstacle 360°, dét. gué, LED Matrix, peint. métall., rég. vit. adapt., rétro int. av cam. AR, cuir, sièges AR chauff./couliss./rab.et AV élec./vent., écran tactile 11,4", Android et Apple sans fil/audio Meridian, Terrain Response…

Options (€)

Crochet attelage amovible	804
Pack Tout-Terrain	1 380
Jantes alliage 22 pouces	3 697
Pack Online avec forfait wifi intégré	572

Lexus NX *Séance de rattrapage*

▶ 450h+ F Sport Executive 4WD — **81 000 €**

Rejet de CO_2 : **25 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Ce récent NX a déjà augmenté son tarif de 9 000 € depuis son arrivée début 2022 !

Doté d'un style très proche du précédent et pourtant inédit, ce second NX est surtout le premier hybride rechargeable de la marque. Il reprend un 2.5 essence à deux moteurs électriques de 182 ch à l'avant et 54 ch à l'arrière, pour quatre roues motrices, annonçant 69 km d'autonomie électrique, et jusqu'à 96 km en ville. Batterie épuisée, il se montre en outre frugal (6 l/100 km) sur parcours varié. À bord, on apprécie le silence, la douceur et le confort (malgré des trépidations à basse vitesse), la place disponible aussi (grâce à des dimensions et un empattement revus à la hausse). Les mises en action du moteur thermique sont quasi imperceptibles, le comportement se veut rassurant et efficace, surtout avec l'amortissement piloté. À l'avant, si les assises sont dures, la présentation en jette, avec une instrumentation en partie numérique et un écran tactile de 14 pouces. La finition est, elle, correcte, même si certains matériaux manquent de tenue, et quelques accostages de rigueur, pour prétendre au statut haut de gamme revendiqué par la marque.

+ Autonomie électrique
Sobriété batterie vide
Habitabilité/coffre

– Tarif élevé (+ 9 000 € !)
Sièges AV durs
Moteur parfois sonore

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1095.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La première hybride rechargeable Lexus réussit parfaitement son coup ! Le NX 450h+ présente une autonomie électrique au meilleur niveau et un appétit contenu lorsque les batteries sont vides. Reste que les tarifs apparaissent élevés… Même si la richesse de l'équipement parvient à faire passer la pilule.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec.
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2 487/nc
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/18
Puissance maxi (ch à tr/mn)	309/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	227 à 3 200[1]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L/l/h) (m)	4,66/1,86/1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	525

[1] + 391 Nm électrique.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,1

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 69[1]	Capacité réservoir (l) : 55	

[1] En électrique.
* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, aff. tête haute, aide au park. AV/AR, banq. AR chauff. et rab. 60/40, cam. 360°, charg. induc., frein. anticollision, GPS, hayon élec. ouv. au pied, jantes alliage 20 pouces, peint. métall., phares leds et régul. adapt., sellerie cuir, sièges AV élec./chauff./ventilés, surv. ang. morts, système audio 10 HP, toit ouvrant électrique…

Options (€)

Seuils de porte AV rétroéclairés	532

Lexus RX *Tout en douceur*

▶ 500h F Sport Executive — **99 200 €**

Rejet de CO_2 : **189 g/km** | Malus écologique : **43 179 €** | Puissance fiscale : **16 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Doté d'une présentation extérieure plutôt dynamique, le dernier RX ne manque pas d'allure.

La dernière génération du RX ne manque pas d'allure. À bord, elle se met à la page avec un écran central tactile de 14 pouces. Ce système multimédia côtoie un cockpit également numérique. Résultat, l'ensemble dégage une impression haut de gamme et ne manque pas de raffinement. Les autres évolutions se trouvent dans les entrailles. Le 500h a troqué sa pénible transmission à variation continue contre une boîte automatique classique. Bonne nouvelle car il ne subit plus les emballements intempestifs du moteur dès que le conducteur le sollicitait. Autre disparition, regrettable cette fois, celle du V6. Désormais l'ensemble hybride repose sur un 4 cylindres de 272 ch moins rond et velouté... mais aussi moins glouton. Ainsi motorisé, le SUV possède des performances satisfaisantes même s'il n'aime pas être trop bousculé sur routes sinueuses. Les roues arrière directrices aident mais leur angle reste limité à 4 degrés. Son terrain de jeu préféré reste l'autoroute. Sur de longs trajets, il se montre impérial avec un confort très appréciable.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1133.

+ Confort
Finition
Equipement

– Tarif
Malus écrasant
Comportement routier

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Au-delà de son tarif même si aucune option n'est proposée, le problème du RX 500h, c'est son malus écologique et celui au poids qui grèvent la note radicalement. Dommage, car pour le reste, cet imposant SUV se distingue de ses rivaux par un luxe sans arrogance et un agrément de conduite tout en douceur.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	2 393 / 1 turbo
Batterie / Capacité (kWh)	Ni – hydrure métal / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	371 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	460 à 2 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,89 / 1,92 / 1,70
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	581

Performances

Vitesse maxi (km/h)	214
1 000 m D. A. (s)	27
0 à 100 km/h (s)	6,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,2
Freinage 90/130 km/h (m)	32/67

Consommations

MOYENNE (l / 100 km) : 9,2		
Ville : 9,6	Route : 8,3	Autoroute : 9,7
Autonomie (km) : 706	Capacité réservoir (l) : 65	

Équipements de série

7 airbags, accès/démarrage sans clé, caméra 360°, conduite semi-autonome niv 2, clim auto, capteurs pluie/lumin., freinage anticollision, hayon électrique, induction, instrum. num., jantes alliage 21 pouces, lecture panneaux, LED triple lentille, peinture métallisée, régulateur adaptatif, rétros élec., roues AR directrices, sièges AV/AR élec., chauffants et ventilés, sellerie cuir, surveillance angles morts, susp. adapt., système multimédia, toit panoramique…

Lexus RZ *Le superflu, mais pas l'essentiel*

▶ 450 e Executive — **76 000 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Le Lexus RZ reçoit une toute nouvelle direction "One Motion Grip" sans colonne. Son prix a baissé de 9 600 € !

Clone retravaillé du Toyota bZ4X, ce premier Lexus 100 % électrique, fort de deux moteurs électriques d'une puissance suffisante pour ses quatre roues motrices, s'offre une inédite direction «One Motion Grip». Avec son volant papillon (dès l'an prochain) et son absence de colonne, il demande un temps d'adaptation : son maniement est surtout déroutant lors des manœuvres et en cas d'urgence. Sur la route, la suspension pilotée et le système de répartition de la puissance aux 4 roues parviennent à ménager l'équilibre entre la tenue de route et le confort. Les prises de roulis de ce véhicule de plus de 2,3 tonnes sont bien maîtrisées. La présentation est soignée, en dépit de quelques défauts d'assemblages. Mais l'autonomie annoncée de 400 km est un peu juste. Au rayon des bons points, citons l'espace généreux, l'ergonomie fonctionnelle et quelques innovations (chauffage par rayonnement, toit ouvrant doté d'un verre occultant automatique). En revanche, pas de boîte à gants ni de planificateur de trajet !

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1130.

+ Agrément de conduite
Habitabilité
Dotation complète

– Autonomie
Finition perfectible
Pas de planificateur de trajet

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Agréable à conduire, spacieux, à la finition soignée (mais pas irréprochable), le Lexus RZ pourrait être un bon SUV électrique de plus. D'autant qu'il joue une carte innovante intéressante avec sa direction sans colonne. En revanche, son autonomie limitée et son absence de planificateur de trajet devraient être de sérieux freins à l'achat.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	Lithium-ion / 64
Puissance maxi (ch à tr/mn)	313 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	434 / nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L/l/h) (m)	4,81 / 1,90 / 1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	522

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	160
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 404		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 18,3	Charge normale/rapide : 10 h / 30 min[1]	

[1] 7,4 kW / 150 kW
* Données constructeur.

Équipements de série

Accès/dém. mains-libres. affichage tête haute, aide au parking auto + cam. 360°, 7 airbags, Bluetooth, clim auto bizone, conduite semi-autonome niv. 2, freinage auto d'urgence, hayon élec., instrum. numérique, jantes 20", peinture métall., phares LED adaptatifs, régul. vitesse adaptatif, rétro intérieur numérique, sièges AV chauffants et ventilés, susp. adapt., écran tactile 14" / GPS / Apple CarPlay et Android Auto, toit pano vitré occultant…

Maserati Grecale *Fournisseur d'énergie*

Folgore 550 ch / 105 kWh — **125 850 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **nc**	Garantie : **3 ans, km illimité**[1]

[1] Batterie 8 ans ou 160 000 km.



Les normes antipollution chamboulent le programme de Maserati qui annonce une gamme 100 % électrique dès 2028. Après la Gran Turismo Folgore, le SUV Grecale est la deuxième pierre de l'édifice. Le capot abrite l'une des deux machines électriques, l'autre se situant sur le train arrière. À elles deux, elles offrent 550 ch transmis aux quatre roues. Sur la route, le Grecale masque bien sa masse de 2 480 kg. Sans être dynamique, il se révèle serein. À bord, l'habitacle mêle technologie et raffinement des matériaux. Le poste de pilotage est composé de deux écrans de 12,3 pouces et d'une platine de 8,8 pouces pour piloter plusieurs fonctions. Maserati annonce une autonomie entre 426 et 501 km de moyenne. Lors de notre essai, sans se soucier de la consommation, nous aurions pu parcourir 410 km. Et, avec une capacité de charge de 150 kW sur bornes rapides, le Grecale n'est pas le moins lent de la catégorie. Enfin, sur le plan tarifaire, le Grecale impose de mettre le prix pour profiter du charme italien.

Présentation élégante, matériaux raffinés, finition de qualité, position de conduite idéale : le Grecale coche les cases du luxe.

► **Essai paru dans l'AJ n° 1156.**

+ Performances
Lourd mais équilibré
Autonomie

– Capacité de charge
Tarif des options
Prix

NOTRE AVIS ★★★★☆

Les performances sont là et le raffinement italien répond présent. La grosse batterie assure une autonomie convenable, même si le temps de charge s'avère perfectible. En outre, il est à craindre que la concurrence germanique, bien plus ambitieuse en rayon d'action, ne réussisse à cannibaliser le marché des SUV de luxe électriques.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	NMC / 105
Puissance maxi (ch à tr/mn)	550 / nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	820 / nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,87 / 1,95 / 1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	535

[1] 2 moteurs de 279 ch chacun.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	220
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 501		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 24	Charge normale/rapide : 5 h / 29[1]	

[1] 0 à 110 % (normale) / 20 à 80 % (rapide).
* Données constructeur.

Équipements de série

8 airbags, aff. tête haute, cam. recul, clim. auto. bizone, cond. semi-auto. niv. 2, dém. sans clé, dét. pluie/lum., induction, jantes 20 pouces…

Options (€)

Caméra 360°	1 200
Sellerie cuir premium	1 620
Toit panoramique	2 040

Mazda CX-60 *Le chaud et le froid*

2.5 E-Skyactiv PHEV 327 Takumi — **66 350 €**

Rejet de CO_2 : **33 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **5 ans ou 150 000 km**



Le CX-60 en impose par son gabarit de 4,75 m de long. Les passagers en profitent à l'arrière et peuvent embarquer bien des bagages. Sa mise intérieure en fait par ailleurs un SUV "premium" grâce à des matériaux et des assemblages flatteurs, surtout dans cette finition haut de gamme Takumi, aux teintes claires, qui ajoute un côté chaleureux. Tout n'est pourtant pas parfait : l'écran central n'est tactile qu'à l'arrêt et doit être commandé via une molette en roulant. En outre, malgré un tarif élevé, il faut recourir aux options pour bénéficier d'un régulateur adaptatif ou d'un chargeur à induction… Plus gênant encore sur route, l'engin se révèle raide et mal amorti, sans être dynamique. Au contraire, le roulis est sensible lors des mises en appui. La direction, lourde et trop démultipliée, dessert aussi l'agrément de conduite. En outre, si le CX-60 PHEV accélère fort, la sonorité du 4 cylindres est assez présente et devient rageuse en montant dans les tours. Autre grief : batterie vide, la consommation grimpe à 8,3 l/100 km en moyenne. C'est trop.

Avec ses 4,75 m de long, le CX-60 se contente de 5 places mais une version allongée et forte de 7 places va bientôt arriver.

► **Essai paru dans l'AJ n° 1140.**

+ Présentation
Autonomie électrique
Performances

– Consommation
Tarif élevé
Confort en berne

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Une belle présentation, des performances presque étonnantes, une autonomie électrique très correcte… ça partait pourtant bien ! Mais la consommation batterie vide se révèle vraiment bien trop élevée. En outre, le tarif excessif et l'absence de confort gâchent un peu plus un tableau final très moyen. Dommage.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	2 488 / non
Batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 17,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	327 / nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	500 / nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,75 / 1,89 / 1,69
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	540

[1] Puissance maxi : **191 ch à 6 000 tr/mn (therm.) + 175 ch (élec.).**

Performances

Vitesse maxi (km/h)	200[1]
1 000 m D. A. (s)	27,1
0 à 100 km/h (s)	6,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 64

[1] (140 km/h en élec.).

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,3[1]		
Ville : 9,2[2]	Route : 7,7[3]	Autoroute : 7,9[4]
Autonomie (km) : 602[5]	Capacité réservoir (l) : 50	

[1] Batterie vide. [2] Batterie vide. [3] Batterie vide. [4] Batterie vide. [5] 54 km en électrique.

Équipements de série

7 airbags, AFIL active, aide park. AV/AR + cam. recul, instr. num. 12,3 pouces, jantes alliage 20 pouces, rég. vit., sellerie cuir, syst. multim. tactile 12,3 pouces…

Options (€)

Pack Driver Assist (régul et phares adaptatifs…)	1 400
Pack Amb. (audio 12 HP, cam. 360°…)	2 850

Mazda CX-60 *Réactionnaire ou visionnaire ?*

▶ 3.3 Diesel 200 Takumi — **62 050 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km**	Malus écologique : **280 €**	Puissance fiscale : **11 CV**	Garantie : **5 ans ou 150 000 km**



Le récent CX-60 se montre efficace et sobre dans cette version diesel, mais comportement et confort doivent progresser.

Le récent CX-60 s'offre le premier 6 cylindres en ligne diesel de la marque. Dès les premiers tours de roues, il se montre efficace dans les relances et sobre avec seulement 6,2 l/100 km selon nos mesures. Une sacrée prouesse au regard du gabarit de l'engin. Par ailleurs, ce bloc se montre relativement discret à allure stabilisée et sa sonorité n'est pas déplaisante en pleine charge. Malheureusement entre ces deux extrêmes, il laisse encore échapper quelques claquements caractéristiques et un peu trop intrusifs. Saluons enfin la bonne association de ce 6 en ligne micro-hybridé avec une douce boîte automatique à 8 rapports qui fonctionne avec un moteur électrique de 17 ch en lieu et place du convertisseur de couple. De la douceur donc mais pas seulement. L'amortissement est en retrait en offrant un confort limité et en gérant assez mal les prises de roulis. Enfin, à l'intérieur, l'habitabilité est correcte, la présentation de la planche de bord classique et la finition sans fausse note avec même quelques placages en érable du plus bel effet.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1131.

+ Consommations réduites
Malus CO_2 limité
Agrément moteur

– Trop ferme en ville
Bruits d'air sur autoroute
Prix évolutif ! (déjà + 4800 € !)

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Ce gros diesel convainc par son agrément et les économies qu'il permet à l'achat et à l'usage. Mazda pourrait donc attirer une clientèle encore attachée au thermique. Mais attention, le bilan est loin d'"être parfait. Le grand CX-60 n'est pas assez homogène : amortissement et châssis en général déçoivent.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm^3)	3 283
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	200 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	450 à 1 400
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,75/11,89/1,68
Nombre de places	5
Volume coffre (dm^3)	540

Performances

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	30,2
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,5
Freinage 90/130 km/h (m)	30/62

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,2		
Ville : **6,4**	Route : **6,3**	Autoroute : **5,8**
Autonomie (km) : **935**	Capacité réservoir (l) : **58**	

Équipements de série

Accès et démarrage mains-libres, affichage tête haute, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, instrumentation de bord numérique, phares LED, sièges AR chauffants, sièges AV chauffants, ventilées et électriques…

Options (€)

Pack Ambiance	2 600
Pack Driver Assistance	1 800

Mercedes GLC *Belle sobriété*

▶ 220d AMG Line — **68 300 €**

Rejet de CO_2 : **143 g/km**	Malus écologique : **818 €**	Puissance fiscale : **11 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



La puissance du GLC 220d avoisine les 200 ch. De quoi se faire plaisir.

Avec son moteur diesel, le GLC 220d dispose d'un quatre cylindres 2.0 turbo qui lui assure une conduite puissante et souple en toute circonstance. Le tout couronné d'une consommation très raisonnable pour un beau bébé de plus de deux tonnes. À noter qu'il est proposé ici avec un amortissement piloté et quatre roues directrices. Question habitabilité, le Mercedes sait se montrer généreux. Son coffre est presque gigantesque avec quasiment 600 dm^3 sous tablette. Mais là où le GLC fait vraiment fort, c'est en matière de présentation, avec des détails de finition qui en jettent, comme les superbes aérateurs. Afin de dégager de l'espace sur la console centrale, le levier de vitesses est au volant. Ainsi paré, le GLC se pose comme l'un des plus modernes SUV du moment avec son grand écran central vertical. On notera surtout la qualité remarquable de cette tablette paramétrable en tout point. Cerise sur le gâteau, le GLC dispose d'un assistant vocal "Hey Mercedes" à qui les occupants peuvent tout demander ou presque !

▶ Essai non paru.

+ Habitabilté
Présentation haut de gamme
Confort

– Tarifs costaud (+ 2 800 €)
Poids
Trop d'options

NOTRE AVIS ★★★★☆

Vous aurez beau tourner le sujet dans tous les sens, mais si vous voulez de l'autonomie et du confort tout en ayant sous la main un véhicule sobre en carburant, le diesel est encore ce qu'il y a de mieux sur le marché. Et quand il est développé par Mercedes et qu'il équipe un SUV efficace, on se frotte les mains.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm^3)	1 993
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	197 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	440 à 1 800
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	4,83/2,01/1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm^3)	590

Performances

Vitesse maxi (km/h)	219
1 000 m D. A. (s)	30,3
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,2
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,6		
Ville : **7**	Route : **6,5**	Autoroute : **6,4**
Autonomie (km) : **939**	Capacité réservoir (l) : **62**	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au parking AV/AR, caméra de recul, clim automatique, détecteurs pluie/luminosité, hayon motorisé,, jantes alliage de 18 pouces, phares LED, syst. multimédia et navigation…

Options (€)

Caméra 360°	600
Conduite semi-autonome	2 950
Peinture métallisée	1 000
Sellerie en cuir	2 000
Toit ouvrant	1 750

Mercedes GLC Coupé *Pachyderme frugal*

▶ 300 de 4Matic AMG Line — **86 450 €**

Rejet de CO_2 : 11 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 11 CV	Garantie : 2 ans, km illimité



Le GLC Coupé dans sa version PHEV, affiche une puissance de 333 ch et un couple de 750 Nm.

Le GLC dispose de nouveau d'une version coupé qui n'a pas beaucoup évolué question style. La principale différence entre les deux générations est la barre qui relie les deux feux arrière. Elle rappelle les dernières productions électriques de la marque. En revanche, à l'intérieur, l'évolution est plus radicale, car le GLC Coupé reçoit la planche de bord de la Classe C. L'ensemble est toujours aussi impressionnant, avec un fort accent technologique incarné par le grand écran de 11,9 pouces vertical. Parmi l'offre de motorisations, le GLC Coupé reçoit une version hybride rechargeable diesel, une offre unique sur le marché. Dans le détail, il s'agit d'un 4 cylindres de 2.0 de 197 ch combiné avec un bloc électrique de 136 ch. Autre particularité, tout aussi unique, la taille de sa batterie, d'une capacité de 31,2 kWh pour une autonomie annoncée de 130 km. Question conso, l'engin, très typé confort, ne réclame que 7 l/100 km une fois la batterie vidée. Ce qui est très raisonnable.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1143.

+ Autonomie électrique
Confort
Consommation thermique

– Tarif
Freinage
Garde au toit à l'arrière

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ne tournons pas autour du pot. À 86 450 €, le Mercedes GLC Coupé dans cette version hybride rechargeable diesel est hors de prix. Néanmoins, il offre une très belle sobriété, eu égard à son poids, ainsi qu'un confort digne d'un Pullman sans oublier une belle autonomie électrique. Bref, c'est une réussite, mais qui reste très élitiste.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, diesel
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1993/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	li-ion/31,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	333/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	750/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	4,77/1,89/1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	390

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	219
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 0.4		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 130	Capacité réservoir (l) : 62	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL, aide park. + cam. de recul, clim auto bizone, dét. pluie/lum., hayon élec., jantes 19", LED avec code/phares auto., syst. audio, GPS…

Options (€)

Aff. tête haute	1 200
Inserts carbone	1 110
Phares matriciels + GPS à réalité augmenté…	4 600
Hi-Fi Burmester	1 250

Mercedes EQE SUV *La famille s'alourdit*

▶ 350 4Matic AMG Line — **101 250 €**

Rejet de CO_2 : 0 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 10 CV	Garantie : 2 ans, km illimité



Pour séduire une large clientèle, l'EQE SUV adopte un style très sobre, trop peut être !

L'EQE SUV adopte un style très proche de celui de l'EQS SUV, soit un dessin très lisse. Sur route, malgré ses 2,5 tonnes, il n'éprouve aucune difficulté quand il faut relancer ou effectuer un dépassement. Très confortable, notamment avec sa suspension pneumatique (2 100 €), il reçoit une insonorisation soignée, obtenue par un vitrage feuilleté (1 100 €). L'habitacle du 350 4Matic en met encore plein la vue avec un large écran central qui épouse la forme de la planche de bord. Malgré son empattement plus court de 9 cm par rapport à la berline, l'EQE SUV propose une habitabilité correcte à l'arrière. En matière d'autonomie, l'EQE annonce 460 km de moyenne, mais largement plus de 500 km en cycle urbain, grâce aux phases de régénération. Tout en soignant ses possibilités de recharge. Ainsi, à la maison, il propose un chargeur embarqué de 22 kW (option à 1 200€), qui permet de faire le plein en un peu moins de cinq heures. Sur borne rapide, il accepte des charges maximales jusqu'à 170 kW afin d'en récupérer 80 % en 30 mn.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1133.

+ Comportement et confort
Présentation soignée
Conso, charge, autonomie

– Tarif prohibitif (+ 250 €)
Masse
Sensation pédale de frein

NOTRE AVIS ★★★★☆

Par sa présentation, sa finition, son confort et ses équipements, l'EQE SUV force l'admiration. Il est en outre plutôt agréable à conduire et sa consommation, bien gérée, lui permet de revendiquer une autonomie moyenne supérieure à 400 km. Reste deux problèmes : son tarif et la quantité d'options onéreuses.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/89
Puissance maxi (ch à tr/mn)	292/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	765/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,87/1,94/1,69
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	520

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 460		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 19,1	Charge normale/rapide : 9h15/31 mn[1]	

[1] Charge rapide à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, alarme, aide park., full LED, induction, kit AMG Line, ouv. et hayon mains-libres, rég. vit. adapt., rétros élec., scanner à empreinte digitale, services connectés Mercedes me, sièges AV élec. chauff, syst. multi-écran tactile GPS/Apple CarPlay et Android Auto…

Options (€)

Sellerie cuir	1 600
Toit ouvrant	1 850
Hyperscreen MBUX	8 650

Mercedes EQS SUV *Taille patron*

450 4Matic 360 ch AMG Line — **150 150 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**



L'EQS SUV, c'est la variante électrique du SUV GLS, mais il dérive de la berline EQS, pendant électrique de la Classe S. Vous suivez ? Énorme mastodonte (presque) silencieux, il reçoit une gigantesque batterie de 108,4 kWh qui participe à un poids caricatural de 2655 kg. Avec une telle capacité, la recharge sur secteur demande près de 50 h ! Mais elle ne prend que 10 h sur une wallbox de 11 kW et seulement 5h avec la capacité de charge maxi en courant alternatif (22 kW). Consommant à peu près 21,5 kWh/100 km à rythme raisonnable, l'EQS SUV permet près de 500 km d'autonomie moyenne (dans la vraie vie). Cette version développe 360 ch pour un couple de 800 Nm, ce qui s'avère largement suffisant au quotidien. La magie des roues arrière directrices efface en partie le poids pachydermique, qui se rappelle vite au bon souvenir de tout le monde par des effets de pompage intempestifs. Le confort exceptionnel fait partie de ses qualités, mais le freinage au ressenti très désagréable entache autant le plaisir de son conducteur que la quiétude des passagers !

Dommage, sur cette version "de base" 450, il faut ajouter 8700 € pour profiter de la fameuse planche de bord Hyperscreen.

+ Confort
Habitabilité
Autonomie

– Freinage désagréable
Poids caricatural
Longueur des recharges

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1120.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Mercedes investit le créneau particulièrement juteux des gros SUV électriques. L'atmosphère luxueuse de cet EQS flattera l'égo de son propriétaire et le confort princier fera tout autant le bonheur de ses passagers. L'autonomie convenable autorise de longs trajets entre deux escales, mais le freinage est désagréable.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/108,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	360/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	800/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	5,12/1,96/1,72
Nombre de places	5
Volume coffre 5/7 places (dm³)	645/565

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	210
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 610		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 20,2	Charge normale/rapide : 10h/0h31	

* Données constructeur.

Équipements de série

8 airbags, ABS, ESP, accès et dém. sans clés, affic. tête haute, aide au stat. auto, cam. à 360°, clim auto 4 zones, conduite semi autonome, freinage d'urgence auto., hayon électr., instr. de bord numérique 12,3 pouces, jantes alu 21 pouces, lecture d'empreintes digitales, lecture des panneaux, phares LED matriciels, sellerie cuir, sièges AV/AR électriques, surveillance des angles morts, suspension pilotée, système audio multim. écran tactile 12,8 pouces, GPS, prises USB, Apple Car play, Android Auto…

MG Marvel R *Les grandes espérances*

180 Luxury — **36 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



Le Marvel R montre que la marque chinoise au badge britannique a de l'ambition : chromes nombreux, poignées encastrées mobiles et allure plus statutaire. Sous le capot, la batterie de 70 kWh promet de tutoyer des modèles plus coûteux. Le SUV MG poursuit son numéro de charme à bord, avec son immense dalle centrale. La finition apparaît correcte et l'équipement en version Luxury impressionne. À l'arrière, les passagers profitent d'un espace confortable, et si le volume du coffre est insuffisant pour une familiale, il faut y ajouter les 90 dm³ du rangement avant. Sur route, l'engin se révèle bien amorti, sa tenue de cap et son adhérence sont satisfaisantes. Sur autoroute, le Marvel R souffre d'une tenue de cap insuffisante et se montre assez sensible au vent latéral. Face à nos instruments de mesures, le modèle MG perd encore de sa superbe avec une consommation le plaçant en retrait de ses rivaux et une vitesse de recharge décevante. Dès lors, son tarif canon est à relativiser.

Le Marvel R est fabriqué en Asie et n'a donc plus droit au bonus. Mais MG compense largement avec 10000 € de remise actuellement !

+ Rapport prix/équipement
Confort
Slience de fonctionnement

– Consommation
Aides à la conduite
Tenue de cap

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1097.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le Marvel R fait valoir de réelles qualités de confort et une habitabilité correcte. Néanmoins, il n'est pas aussi abouti que ses rivaux, ses performances et ses technos n'étant pas au niveau. Mais sa dotation de série est pléthorique. Le niveau de MG monte, mais il reste encore du travail pour jouer dans la cour des grands.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques[1]
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/70
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	410/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA2
Dimensions (L/l/h) (m)	4,68/1,92/1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	380[2]

[1] Donnée constructeur. [2] + 90 dm³ à l'avant.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	200
1000 m D. A. (s)	30
0 à 100 km/h (s)	8,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,2
Freinage 90/130 km/h (m)	32/68

Autonomie

Moyenne (km) : 337		
Ville : 353	Route : 378	Autoroute : 282
Conso. (kWh/100 km) : 21	Charge normale/rapide : 34h/30 min (80 %)[1]	

[1] Données constructeurs.

Équipements de série

6 airbags, alerte de somnolence, Bluetooth, cam. 360°, chargeur embarqué 11 kW triphasé et 90 kW en continu, chargeur sans fil, clim. auto., frein. auto. d'urgence, hayon motorisé, instrum. numérique, jantes alliage, peint. métal., phares à LED adapt., régul. adapt., sellerie cuir, sièges AV élec., syst. multimédia avec écran tactile 19,4 pouces, toit vitré panoramique…

Nissan X-Trail *Le SUV électrique qui carbure au sans-plomb*

e-4orce 213 ch Tekna 5 places — **53 300 €**

Rejet de CO_2 : 143 g/km	Malus écologique : 1 276 €	Puissance fiscale : 8 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km



Pour cette quatrième génération de X-Trail, les attentions envers les familles sont toujours bien présentes avec un habitacle accueillant et spacieux, ainsi que la possibilité de transporter sept personnes. En revanche, le constructeur change radicalement de motorisation. Le X-Trail adopte en effet un ensemble hybride non rechargeable qui associe une mécanique thermique à un (ou deux dans le cas des versions e-4orce) moteur(s) électrique(s) et à une petite batterie qui s'autorecharge en roulant. Le 1,5 l de 158 ch est alors relégué au rang de… chargeur. Sa mission consiste à alimenter la batterie qui fournit l'énergie au moteur électrique. Ce fonctionnement permet de profiter des atouts de l'électrique, tel le silence ou une consommation moindre, sans l'inconvénient du "fil à la patte". Derrière le volant, les sensations sont plutôt positives et rappellent celles d'un SUV électrique. Mais attention, si le conducteur souhaite plus de puissance, le thermique monte dans les tours et génère un effet de patinage déroutant, sans être rédhibitoire.

L'arsenal des aides à la conduite est impressionnant et fonctionne bien.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1120.

+ Comportement équilibré
Confort
Equipement complet

– Effet de patinage du moteur
Malus
Détails d'ergonomie

NOTRE AVIS ★★★★☆

Il n'est pas parfait mais c'est une belle surprise que ce Nissan X-Trail. Pour les clients qui recherchent un SUV 7 places assez accueillant, soucieux de ne pas trop consommer et confortable mais pas ennuyeux à mener, il a un joli jeu en main. Légère ombre au tableau : des malus écologiques et au poids non négligeables.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 497/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/2,10
Puissance maxi (ch à tr/mn)	213/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 24 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,68/1,84/1,72
Nombre de places	5
Volume coffre 5/7 places (dm³)	485/120

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,3		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès/démarrage mains-libres, affiche tête haute, AFIL, Bluetooth, caméra AR, chargeur induction, clim auto bizone, conduite autonome niveau 2, feux AV matriciels, détecteurs pluie/luminosité, freinage urg. auto., hayon électrique, jantes alliage 20 pouces, lecture panneaux, sellerie cuir matelassée, toit ouvrant vitré pano, volant chauffant, système multimédia écran tactile 12,3 pouces GPS…

Options (€)

Peinture métallisée	650
Peinture métallisée biton	1 250

Nissan Ariya *Famille modèle*

87 kWh 242 ch Evolve — **52 800 €**

Rejet de CO_2 : 0 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 3 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km



Long de 4,60 m, soit 17 cm de plus qu'un Qashqai, l'Ariya annonce sur le papier une habitabilité prometteuse. Pourtant, l'espace offert aux jambes et aux coudes à l'arrière déçoit. À l'avant, c'est mieux, les adultes se sentent à l'aise. Au chapitre ambiance, le dessin du tableau de bord affiche un motif « reposant » et une certaine élégance. La qualité des matériaux utilisés complète le tableau flatteur. Toutefois, quelques détails d'ergonomie déçoivent, comme la console centrale très imposante et peu pratique. Sur la route, le SUV affiche un tempérament placide. Le train avant se montre paresseux et subit le tonus de la mécanique, forte de 242 ch. En outre, les interventions incessantes de l'antipatinage obligent à opter pour une allure coulée qui finalement sied bien à un véhicule électrique. Conducteur et passagers profitent dès lors d'un bon confort. C'est d'ailleurs sur les grands axes que l'Ariya s'exprime pleinement surtout avec une autonomie de 384 km rassurante.

Malgré son gabarit, le futuriste Ariya offre un volume de coffre qui se positionne dans la moyenne de la catégorie. Son prix a baissé de 4 000 €.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1120.

+ Présentation
Finition
Autonomie

– Habitabilité arrière
Comportement peu dynamique
Tarif malgré la baisse

NOTRE AVIS ★★★★☆

Assurant une belle autonomie et présentant très bien, l'Ariya ne détonne pas au sein de sa catégorie très riche en concurrence. Cependant, son comportement routier très placide dessert son agrément. Gageons que la version à transmission intégrale améliore les choses face à des rivaux plus dynamiques.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/87
Puissance maxi (ch à tr/mn)	242/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,60/1,85/1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	547

Performances

Vitesse maxi (km/h)	167
1 000 m D. A. (s)	30
0 à 100 km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Autonomie

Moyenne (km) : 18,5		
Ville : 491	Route : 568	Autoroute : 384
Conso. (kWh/100 km) : 481	Charge normale/rapide : 41 h/14 h	

Équipements de série

Affichage tête haute, câble rech. secteur/type 2, conduite semi-autonome, hayon motorisé mains libres, phares adaptatifs, pompe à chaleur, sellerie cuir, sièges avant chauffants, système audio haut de gamme, toit panoramique ouvrant, accès mains libres, aide au démarrage en côte, 6 airbags, Bluetooth, clim auto, détecteurs pluie/luminosité…

Options (€)

Peinture métallisée	800

Renault Espace *Renaissance ?*

Full Hybrid 200 Auto Iconic 7 places — **50 300 €**

Rejet de CO_2 : **108 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **7 CV**	Garantie : **3 ans, km illimité**



L'Espace VI n'est plus monospace mais SUV! Version 7 places de l'Austral, il se contente d'une unique motorisation hybride non rechargeable. Une bonne nouvelle accompagnée de performances correctes et d'un bel agrément grâce à un réglage de suspensions orienté confort tout en restant dynamique.

Le nouvel Espace n'est pas qu'un simple Austral rallongé concernant son comportement routier.

L'agilité est facilitée par ses quatre roues directrices de série sur les finitions hautes. À l'intérieur, la planche de bord (de l'Austral) comprend deux dalles de 12 pouces en forme de L qui apportent une belle touche de modernité. La qualité de présentation, l'ergonomie ou encore les rangements permettent à l'Espace de cocher beaucoup d'autres cases, y compris l'ambiance chaleureuse grâce à la sellerie en cuir claire. Les passagers arrière profitent d'un espace aux jambes royal. Attention au rang 3, les deux sièges d'appoint sont à réserver aux enfants. Sur le plan tarifaire, la gamme débute à partir de 45000 € en finition Techno et monte à 50300 € avec ce haut de gamme Iconic. L'engin est alors bien placé face à la concurrence.

+ Compromis châssis/confort
Présentation
Absence de malus

– À-coups moteur/boîte
Accessibilité au rang 3
Coffre limité

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1136.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Renault Espace n'est plus un monospace, soit. L'espace à bord (justement) n'est plus son point fort, mais il présente d'autres arguments appréciés parmi les SUV familiaux, sans les faire payer trop cher. Restent quelques bémols dont des à-coups parfois gênants et des places du fond difficiles à atteindre.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1199/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	199/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,72/1,84/1,65
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	477/159

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	175
1000m D. A. (s)	nc
0 à 100km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100km) : 4,7		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 roues directrices, 7 airbags, accès et démarrage mains-libres, AFIL, Bluetooth, caméra 360°, chargeur à induction, feux AV 100 % LED, freinage auto d'urgence, hayon électrique, jantes alliage 20 pouces, peinture métallisée, rétros ext. rabattables élec., sellerie cuir, sièges AV électriques et chauffants, surveillance angles morts, système multimédia avec écran central 12 pouces, GPS/radio DAB 6 HP/Android Auto et Apple Car Play…

Options (€)

Affichage tête haute	800

Porsche Cayenne Coupé *Dernier du genre*

E-Hybrid 470 — **118 600 €**

Rejet de CO_2 : **33 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **19 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Pour ses 20 ans en France, le Cayenne s'offre un restylage d'importance. Si les phares, le capot et le bouclier sont peu modifiés, il bénéficie d'une planche de bord inédite. En outre, le passager avant peut disposer, contre 1374 €, de son propre écran sur lequel il choisira de visualiser les compteurs, le GPS ou une vidéo en streaming. Toutes les versions gagnent aussi en puissance. L'E-Hybrid passe ainsi de 462 à 470 ch et la batterie fait un bond de 17,9 à 25,9 kWh, pour une autonomie électrique de 74km contre 48 auparavant. Outre des trajets du quotidien réalisés désormais en tout électrique, ce gain offre au Cayenne une belle ristourne fiscale. Toutes ces nouveautés concernent aussi bien le Cayenne "normal" que cette déclinaison coupé, la plus vendue en France. Une variante plus dynamique grâce à sa poupe fuyante, une hauteur moindre (- 2 cm) et des voies arrière élargies (+ 2 cm). Côté performance, l'engin affiche des données respectables, sans explosivité. Reste le prix, à la hauteur du standing, sans compter d'indispensables options...

Les performances du Cayenne Coupé sont dignes du blason. Son prix vient d'augmenter de 5820 € !

+ Dynamisme
Autonomie électrique
Sonorité du V6

– Rapport prix/équipement
Coût des options
Pas de chargeur DC

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1135.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La plus grosse nouveauté de ce Cayenne restylé vient d'une planche de bord inédite. Le reste est une mise à niveau aux standards actuels avec un châssis remarquable et une autonomie électrique au goût du jour. Très bien pour le court terme, mais si cette génération est amenée à perdurer, pas sûr que cela suffise...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2995/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/25,9
Puissance maxi (ch à tr/mn)	470/nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	420 à 1400[2]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,93/1,98/1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	434

[1] Puissance maxi : 353 ch à 6400 tr/mn (therm.) + 176 ch ch (élec). [2] + 460 Nm élec.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	254
1000m D. A. (s)	nc
0 à 100km/h (s)	4,9
Reprises 90 à 130km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100km) : 1,5[1]		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 66[2]	Capacité réservoir (l) : 75	

[1] à 1,8 l/100km. [2] à 74km en électrique.
* Données constructeur.

Équipements de série

Aide au station. AV et AR, charg. induction, clim. bizone, cam. de recul, instr. num. 12,6 pouces, jantes all. 20 pouces, phares et essuie-glaces auto., sell. partiell. cuir, sièges AV élec. et chauff., susp. pilotée, syst. multim. avec écran tactile 12,3 pouces, GPS, toit panoramique…

Options (€)

Accès et dém. mains-libres	1044
Affichage tête haute	1296

Porsche Macan *Yes, we can !*

Electrique 408 ch 100 kWh — **86 439 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Le Macan thermique disparaît pour être remplacé par un deuxième opus électrique. Un pari risqué quand on sait combien pèse ce modèle dans les ventes de Porsche. Peut-il relever le défi ?

Après dix ans et plus de 850000 exemplaires vendus, Porsche a décidé de révolutionner son Macan en ne le commercialisant qu'en électrique! Pour réussir ce pari, les ingénieurs ont implanté une « grosse » batterie de 100 kWh bruts (95 nets) permettant, selon nos premiers relevés, une consommation d'environ 21 kWh / 100 km, pour une autonomie de 450 et 380 km sur autoroute. Loin de l'ancienne génération munie d'un moteur diesel, mais de bons chiffres face à ses concurrents à pile. De plus, grâce à une architecture électrique en 800 V, le Macan charge très vite. Les motoristes annoncent par ailleurs une puissance de 408 ch et un couple conséquent de 650 Nm. Sur la route, en dépit de ses 2,4 tonnes, le Macan distille un étonnant dynamisme. Il séduit aussi par son aisance au quotidien en étant silencieux et très confortable. En mode Normal, les suspensions pneumatiques absorbent tous les défauts d'une chaussée imparfaite. Dans l'habitacle, Porsche a, comme d'habitude, soigné présentation et finition. L'écran central de 10,9 pouces est fluide et facile d'utilisation. Il intègre en outre un bon planificateur d'itinéraire qui indique en direct l'occupation des bornes. Les passagers arrière sont aussi bien reçus, grâce à une position confortable. Le coffre, enfin, est bien dimensionné et, par rapport au modèle précédent, gagne en volume en passant de 488 à 5401. À noter aussi la présence d'une malle à l'avant de 84 l pratique pour y ranger les câbles, par exemple.

+ Partie électrique réussie
Châssis plaisant
Niveau de finition

− Politique d'options
Poids énorme
Manque de charme

Le Macan ne trahit pas son blason mais ne procure aucun frisson

La présentation globale se montre très proche de celle de la Taycan et même de la récente Panamera.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1159.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Au final, ce nouveau Macan électrique est loin d'être la Porsche produite la plus excitante de ces dernières années. Mais, il remplit sa mission avec assurance : belle autonomie, recharge rapide, amortissement confortable, intérieur luxueux… Et ses prix ne sont pas si délirants que cela… hors options.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	NMC / 95
Puissance maxi (ch à tr/mn)	408 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	650 / nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,78 / 1,94 / 1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	540

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	220
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : nc		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 17,9	Charge normale/rapide : 10 h / 21 mn	

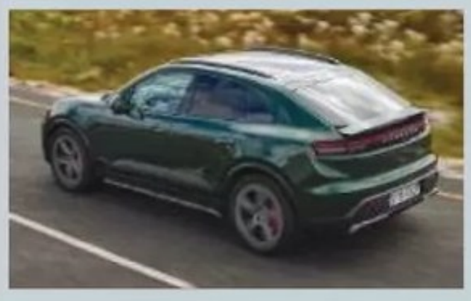
* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, AFIL active, aide parking AV / AR + caméra de recul, charg. induction, freinage auto d'urgence, hayon élec., lect. panneaux, feux LED auto, pompe à chaleur, régul. / limit. de vitesse, sièges élec. chauff. AV, susp. pilotée, syst. multimédia 10,9", planificateur trajet / Android auto / Apple CarPlay / USB-C…

Options (€)

Aide parking semi-auto + cam. 360°	1 080
Climatisation 4 zones	432
Sièges AV massants et ventilés	1 524



Porsche Cayenne Coupé *Le roi de la jungle*

Turbo E-Hybrid 739 — **192 000 €**

Rejet de CO_2 : **40 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **53 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Le dernier Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid, restylé l'an dernier, ici en carrosserie coupé, affiche des chiffres stratosphériques pour un SUV. Cette version, qui reste fidèle à un gros V8 essence biturbo, dispose d'une puissance de 599 ch, contre 550 ch pour le précédent opus. Ajoutez un moteur électrique de 176 ch et ce Cayenne revendique une puissance cumulée folle de 739 ch ! C'est donc 60 ch de gagnés par rapport à la précédente génération mais aussi 14 ch de plus qu'un certain Ferrari Purosangue de 725 ch. Avec une telle cavalerie, le 0 à 100 km/h est expédié en 3,7 s et la vitesse de pointe culmine à 295 km/h.

Quelle santé ! Le gros V8 biturbo ne semble jamais s'essouffler. Le prix augmenté de 8 950 €, une paille !

+ Autonomie en tout électrique
Performances
Qualité de fabrication

– Poids très élevé
Tarif élitiste
Volume de coffre

Malgré sa masse importante, le Cayenne offre par ailleurs d'excellentes aptitudes dynamiques. L'insonorisation de l'habitacle est quant à elle soignée, le confort de suspension régale et les aides à la conduite peu intrusives amplifient cette sensation de zénitude. La possibilité de circuler en tout électrique (batterie de 25,9 kWh contre 14,1 kWh auparavant) participe aussi à cette douceur.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1145.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Alors oui, ce dernier Cayenne offre une polyvalence et des performances incroyables, tout en faisant preuve d'une agilité étonnante. Mais sur ce dernier point, la plus modeste version S de 519 ch n'a pas à rougir, d'autant que son train avant se révèle bien plus précis. Attention en revanche à garder son poids en tête, 2670 kg !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	3996/2 turbos
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/25,9
Puissance maxi (ch à tr/mn)	739/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	800/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,93/1,98/1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	404

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	295
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1.7		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **70**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL active, aide parking AV/AR + caméra de recul, clim auto bizone, dét. pluie/luminosité, jantes alu 21 pouces, lecture panneaux, Matrix LED, rétros élec/dégiv., sièges sport chauffants, suspensions pilotées, système multimédia tactile/Apple CarPlay et Android Auto/GPS/hi-fi Bose, toit panoramique, volant Sport GT chauffant réglable électrique…

Options (€)

Accès sans clé	1 044
Affichage tête haute	1 296
Clim 4 zones	828

Renault Rafale *A vivre et à conduire*

1.2 E-Tech 200 Esprit Alpine — **49 000 €**

Rejet de CO_2 : **105 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Avec le Rafale, Renault prend peu de risques économiques car il repose sur la plateforme de l'Austral. Les ingénieurs ont quand même travaillé en installant un train arrière multibras, des voies élargies de 40 mm, des pneumatiques plus larges de 10 mm et en procédant à des réglages spécifiques. Objectif : renforcer le dynamisme. Les premiers kilomètres valident le projet. Le système 4Control, par exemple, est réglé de manière plus agressive. L'amortissement se révèle plus ferme mais l'agilité y gagne. La direction est aussi plus communicative par rapport à l'Austral. Enfin sous le capot, le premier moteur proposé, le bloc essence E-tech de 200 ch, distille des performances acceptables. Au sein de l'habitacle, L'investissement limité est bien visible car la planche de bord et les écrans proviennent de l'Austral, l'Espace mais aussi la Mégane. Bonne surprise enfin avec l'habitabilité arrière parfaitement digne d'un SUV familial malgré sa ligne de toit plongeante.

Le Rafale se démarque des Austral et Espace avec un dessin de proue qui lui est spécifique… pour l'instant.

+ Comportement routier
Sobriété
Habitabilité arrière

– Transmission
Planche de bord
Bruits de roulement

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1161.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

En adoptant la plateforme et le moteur de l'Austral, Renault prend le risque du compromis en agrément moteur et en raffinement. Restent au Rafale un châssis de haute volée ; de réelles capacités familiales et une consommation contenue : des qualités rares sur son segment qui en font finalement une réussite.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 199/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Lithuim-ion/2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	199/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,71/1,87/1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	532

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,9
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,7		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **55**	

* Données constructeur.

Équipements de série

4Control, 9 airbags, accès/démarrage mains-libres, AFIL aide au parking AR, alerte angles morts + trafic arrière, clim auto bizone, détecteurs de pluie/luminosité, frein urgence auto, hayon électrique, instrumentation de bord numérique 12,3 pouces, jantes alliage 20 pouces, phares à LED adaptatifs, régulateur/limiteur de vitesse, système multimédia tactile 12 pouces avec GPS/Apple CarPlay…

Options (€)

Affichage tête haute	800

Skoda Kodiaq *On ne change pas une équipe qui gagne !*

▶ 2.0 TDI 150 Selection 7 places — **49 550 €**

Rejet de CO_2 : **143 g/km** | Malus écologique : **1 276 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Le récent Kodiaq reçoit ici un 2.0 TDI 150 ch. Pour un véhicule de 4,76 m de long et 1,8 tonne, capable de transporter sept personnes, ce moteur diesel semble bien adapté. Sans être sportif, il ne donne jamais l'impression de forcer, et sa transmission automatique DSG7, douce et bien calibrée, assure un service efficace. Le moteur est discret, même en reprises, et est dépourvu de vibrations. Nous avons relevé une consommation de 6,2 l/100 km sur un trajet majoritairement autoroutier. Ces progrès en sobriété s'expliquent par une aérodynamique soignée, avec un Cx de 0,28. L'habitacle rivalise avec ceux des cousins Volkswagen ou Audi, offrant une présentation luxueuse. La banquette arrière coulissante sur 18 cm et rabattable en trois parties offre un espace généreux. Les sièges de la troisième rangée, bien que difficiles d'accès, sont suffisants pour des adultes sur de courts trajets. Le coffre est immense, avec une capacité de 845 dm³ en configuration 5 places, et encore 340 dm³ avec les 7 sièges déployés.

Pour un engin de 4,76 m de long et 1,8 t, capable de transporter 7 personnes, le diesel est parfait.

+ Sobriété
Habitabilité
Confort

– Comportement pataud
Suspension
Gabarit

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1158.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Kodiaq n'est pas le plus vif ni le plus agile en ville. Mais il mise tout sur le confort, avec une habitabilité exceptionnelle, un équipement complet et plein d'astuces pratiques. Ajoutez à cela un moteur diesel plaisant et économe, et vous avez une combinaison gagnante pour un véhicule familial.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	360 à 1 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,76/1,86/1,68
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	845/340

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	205
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,4		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 018	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

Accès/démarrage sans clé, aide parking AV/AR + caméra de recul, banquette AR coulissante et 40/20/40, clim auto 3 zones, instrumentation numérique, jantes alliage 17 pouces, LED 100 %, palettes au volant, syst. multim. tactile 13 pouces/Android et Apple sans fil/GPS connecté/prise USB-C…

Options (€)

Caméra 360° et Park Assist	660
Vitres latérales feuilletées	490
Sellerie cuir + similicuir sur planche de bord	1 880

Skoda Enyaq *Peaufinage congru*

▶ 85X 285 ch / 77 kWh Sportline — **64 035 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



En 2024, le SUV électrique Skoda continue sa logique de petites évolutions sur plusieurs fronts. Sur le plan technique, la version 80 devient 85, ce chiffre désignant normalement une capacité de batterie. Elle ne change pourtant pas : toujours 82 kWh bruts et 77 kWh nets, même si l'autonomie progresse grâce à une nouvelle gestion thermique de la batterie et à l'arrivée de moteurs électriques plus efficients et plus puissants. Notre version d'essai 85X à 4 roues motrices gagne ainsi 20 ch et promet 14 km d'autonomie en plus. La vitesse de chargement augmente aussi de 135 à 175 kW. L'ensemble va donc dans le bon sens. À l'intérieur, la principale nouveauté est l'écran central de 13 pouces, avec une interface repensée, et la dotation est plutôt bien fournie. Une fois lancé, l'Enyaq se révèle un bon SUV familial, fiable, confortable, bien insonorisé et ménageant un bel espace à bord, pour les passagers comme pour les bagages. Des prestations qui ont un coût relevé !

La qualité de présentation est très correcte. À l'intérieur, le cuir clair contribue à rendre l'ambiance plus chaleureuse.

+ Progrès du multimédia
Habitabilité généreuse
Tarifs stables…

– … mais encore chers
Pompe à chaleur en option
Peu dynamique

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1149.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Skoda Enyaq garde ses points forts, notamment en matière d'habitabilité, de confort et de présentation. Il transforme en outre une faiblesse (le multimédia) en atout et améliore l'autonomie et la vitesse de recharge, sans trop augmenter les prix (pour l'instant) ! Certains lui reprocheront juste un manque de dynamisme.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	Li-ion[1]/77
Puissance maxi (ch à tr/mn)	285/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	545/nc[2]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,64/1,88/1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	585

[1] + 82 kWh. [2] + 135 Nm (AV).

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 482		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 17,7	Charge normale/rapide : 13 h/28 mn[1]	

[1] Rapide : de 10 à 80 %.
* Données constructeur.

Équipements de série

Accès/dém. sans clé, aff. tête haute, 7 airbags, clim trizone, cond. semi-auton. niv. 2, frein. auto urg. + dét. piétons/cycl., hayon élec., induction, instr. num. 5,3", jantes 20", pare-brise/vol. chauff., sièges AV vent./élec./massants, sièges AV/AR chauff., phares AV matriciels…

Options (€)

Peinture métallisée	635
Toit panoramique	1 050

Suzuki Across *Échange de bons procédés*

▶ 2.5 Plug-in Hybrid 306 Pack — **55 490 €**

Rejet de CO_2 : **22 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



+ Autonomie électrique
+ Performances
+ Équipements

− Comportement routier
− Détails de finition
− Poids

Issu du partenariat entre Toyota et Suzuki, l'Across est une copie presque parfaite du très abouti RAV4 Hybride Rechargeable avec des silhouettes et habitacles semblables. Une bonne nouvelle, car ce modèle se montre accueillant et spacieux. L'Across hérite également du bloc Toyota 2.5 turbo essence de 185 ch associé à deux moteurs électriques de 184 ch et 54 ch, pour une puissance cumulée de 306 ch. L'agréable douceur d'utilisation et la discrétion sont les autres atouts de cette technologie. Au quotidien, les phases de roulage 100 % électrique sont nombreuses, grâce à une batterie de 18,1 kWh. Suzuki annonce ainsi 75 km. A vérifier mais l'autonomie donnée s'annonce idéale pour les trajets du quotidien (et le cousin RAV4 atteint bien 80 km...). D'autant qu'en mode Hybride, l'Across se montre sobre. Bon point aussi pour le confort des réglages de suspensions, même s'il faut composer avec des prises de roulis prononcées. Le vrai bémol réside alors dans la sonorité du bloc à hauts régimes.

Son bon rapport prix/équipements n'avait pas duré: il avait pris 5300 € depuis son arrivée, il vient de baisser de 4000 € !

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1079.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le confort et l'autonomie électrique sont les points forts de ce Suzuki d'origine Toyota aux performances surprenantes. Certes, il n'est pas donné, mais l'Across offre un excellent rapport prix/équipements. Si ses tarifs et sa dotation sont comparables à ceux du RAV4, il profite souvent de belles remises en concession...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2487/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/18,1
Puissance maxi (ch à tr/mn)	185 à 6000[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	227 à 3200[2]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L/l/h) (m)	4,63/1,85/1,69
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	490

[1] + 182 ch élec. AV + 54 ch élec. AR (puissance cumulée de 306 ch). [2] + 121 Nm élec. AR.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 1		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 75[1]	Capacité réservoir (l) : 55	

[1] En mode électrique.
* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL actif, aide au parking AV/AR + cam. de recul, Bluetooth, câble de recharge pour prise domestique, clim. auto. bizone, capteurs pluie/lum., hayon élec., jantes 19 pouces, lect. panneaux, régul. de vit. adapt., syst. multimédia sur écran tactile 9 pouces, volant et sièges AV/AR chauffants, vitres et rétros élec., peinture métallisée…

Tesla Model Y *Concurrence déloyale*

▶ Propulsion 299 ch/57 kWh — **40 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus écologique : **4000 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **4 ans, 80 000 km[1]**

[1] Batteries : 8 ans ou 160 000 km.



+ Prix/prestations
+ Habitabilité
+ Comportement/perfs

− Suspensions fermes
− Rayon de braquage
− Aide au stationnement

Sur la route, le SUV Model Y Propulsion, version d'entrée de gamme, offre de bonnes accélérations et un beau dynamisme, mais son équilibre est peu instinctif, sa direction avare en feeling, et ses suspensions sont fermes. Par ailleurs, il braque mal. Au niveau de l'autonomie moyenne, l'engin se montre en revanche très efficient, malgré sa "petite" batterie, et peut compter sur l'excellent réseau des Superchargeurs, ainsi que sur une puissance de charge maxi portée à 170 kW. À bord, cette Tesla fait toujours son petit effet, avec sa présentation ultra-épurée, son espace généreux et ses coffres spacieux. Seules les assises arrière sont trop courtes. Côté interfaces, l'écran tactile de 15 pouces centralise presque toutes les fonctions. Impressionnant, mais il faut souvent quitter la route des yeux pour trouver la fonction recherchée. Au chapitre budget, le Model Y Propulsion se montre très compétitif et bénéficie du bonus écologique. À l'exception des antibrouillards avant, il offre la même dotation que la version Grande Autonomie, qui coûte 2000 € de plus.

Plutôt "bon marché", ce Model Y est un excellent SUV électrique. Il n'a pas encore été restylé comme la Model 3...

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1135.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Model Y reste l'un des SUV les plus agiles et les performances de cette version "de base" impressionnent. Une belle synthèse, et ce, à un prix tellement cassé que c'en est presque de la concurrence déloyale ! Dès lors, nous lui pardonnons ses suspensions fermes et son manque de maniabilité...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/57
Puissance maxi (ch à tr/mn)	299/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	440/nc
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,76/1,93/1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	695[1]

[1] 105 dm³ à l'avant.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	217
1000 m D. A. (s)	27,4
0 à 100 km/h (s)	7,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	4,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31/65

Autonomie

Moyenne (km) : 365		
Ville : 380	Route : 415	Autoroute : 300
Conso. (kWh/100 km) : 15,8	Charge normale/rapide : 25 heures/50 minutes[1]	

[1] Charge rapide de 0 à 100 % (donnée constructeur).

Équipements de série

6 airbags, AFIL active, aide au stationnement AV/AR, banquette fractionnable, Bluetooth, caméra de recul, climatisation automatique bizone, écran tactile, ESP, freinage d'urgence automatique, GPS, hayon électrique, instrumentation numérique, Isofix, jantes alliage, sellerie similicuir, système audio…

Options (€)

Peinture métallisée	1600

Tesla Model Y *Du jus pour la famille*

Performance 660 ch / 75 kWh — **57 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **12 CV**	Garantie : **4 ans, 80 000 km**



Produit en Allemagne dans l'usine de Berlin, ce Model Y entend bien pêter les plombs en version Performance. Ses 512 ch lui permettent de signer un kilomètre départ arrêté en 23,9 s et de s'offrir des relances électrisantes, en passant de 90 à 130 km/h en 2,6 s. Les sensations impressionnent, mais la version Grande Autonomie ne demande que 0,4 s de plus en accélération et pointe deux dixièmes devant sur l'exercice des reprises. Le châssis rabaissé et doté de roues majorées offre un dynamisme à la hauteur des attentes. Le Model Y maîtrise son roulis et oublie son poids avec une étonnante agilité, même si la direction aurait pu être un peu plus bavarde. Contre toute attente, le confort est tout à fait convenable, voire même un peu plus encore que sur la version Grande Autonomie. Sa batterie de 75 kWh utiles promet une distance parcourue moyenne mesurée à 419 km, grâce à ses consommations réduites. Le planificateur d'autonomie, les recharges rapides acceptant une puissance allant jusqu'à 250 kW et l'important réseau de superchargeurs rassurent au quotidien.

Cette version Performance coiffe la gamme Tesla Model Y. Son prix a baissé de 4 000 €. et il vient de reprendre 2 000 €.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1118.**

+ Autonomie/consommation
Performances
Confort/vie à bord

– Tarif élevé
Concurrence interne
Ergonomie

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Model Y fabriqué en Allemagne reste l'un des meilleurs SUV électriques de la catégorie. La pire ennemie de cette version Performance risque d'être la Grande Autonomie, moins confortable, mais pratiquement aussi tonique. Son tarif inférieur de 5000 € et son rayon d'action supérieur de 20 km risquent de lui faire du tort.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	li-ion/75
Puissance maxi (ch à tr/mn)	512/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	660/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,76/1,93/1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	695

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	23,9
0 à 100 km/h (s)	4,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	3,6
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

Autonomie

Moyenne (km) : 419		
Ville : nc	Route : 470	Autoroute : 340
Conso. (kWh/100 km) : 18,2	Charge normale/rapide : 13 h/1 h	

Équipements de série

6 airbags, ABS, aide au stat. AV/AR, Autopilot, Bluetooth, cam. de recul, clim auto, écran tactile 15 pouces, ESP, frein. urgence auto, hayon élec., jantes alliage 21 pouces, maintien dans la voie, sièges. AV/AR simili cuir chauffants et AV élect., suspension sport, toit vitré panoramique, volant chauffant…

Options (€)

Attelage	1 350
Autopilot amélioré	3 800
Intérieur noir et blanc	1 190

Tesla Model X *Le must de Musk*

Plaid 1 033 ch — **114 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **21 CV**	Garantie : **4 ans, 80 000 km**[1]

[1] Batteries : 8 ans ou 192 000 km.



Le Model X Plaid utilise le groupe motopropulseur composé de trois moteurs électriques, soit 427 ch à l'avant et deux fois 420 ch à l'arrière. Des chiffres élevés qui autorisent de jolies performances avec un 0 à 100 km/h en 3,1 s et un 1 000 m D.A. en 19,1 s. Reste que tirer en permanence sur la puissance des trois moteurs a surtout pour effet de nuire à l'autonomie, promise à 543 km, mais qui en réalité s'établit plutôt à 430 km en moyenne et même moins de 400 km sur autoroute… Heureusement, la recharge est rapide. Sur le plan du comportement routier, cette Tesla tient bien sur ses appuis et maintient le cap à haute vitesse, au prix d'un confort de suspension un peu ferme. En fait, le X Plaid s'apprécie davantage à un rythme classique, où l'on peut profiter de son incroyable habitacle. Ainsi, l'écran de 17 pouces intègre un ordinateur de jeu de 10 téraflops, ainsi qu'un système audio de 22 haut-parleurs et 960 W. S'ajoute, à l'arrière, un écran afin de regarder des films ou de régler le confort.

Les portes papillon Falcon Wings se rabattent automatiquement après un simple appui sur le bon bouton. Le prix de cette version a baissé de 27 000 € !

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1131.**

+ Performances
Contenu technologique
Ambiance et espace

– Gabarit
Autonomie juste
Volant Yoke

NOTRE AVIS ★★★★☆

Comment ne pas être bluffé par le luxe, les technologies, les performances et le confort procurés par cette Tesla Model X Plaid ? Pour autant, la débauche de puissance caractérisée par les 1 033 ch cumulés n'est pas indispensable pour les apprécier. Un Model X Dual Motor fait aussi bien le job pour 20 000 € de moins.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/103,9
Puissance maxi (ch à tr/mn)	1 033/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	5,06/1,99/1,68
Nombre de places	4[1]
Volume coffre (dm³)	790/890[2]

[1] Jusqu'à 7 places. [2] Selon la position des sièges + 180 dm³ à l'avant (385 dm³ en 6 places).

Performances

Vitesse maxi (km/h)	263[1]
1 000 m D. A. (s)	19,1
0 à 100 km/h (s)	3,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	2
Freinage 90/130 km/h (m)	31/62

[1] Donnée constructeur.

Autonomie

Moyenne (km) : 430		
Ville : 430	Route : 485	Autoroute : 375
Conso. (kWh/100 km) : 21,8	Charge normale/rapide : 39 h/30 mn[1]	

[1] Charge rapide (donnée constructeur) à 80 % de charge.

Équipements de série

Accès/dém. sans clé, 7 airbags, cam. recul, clim. trizone, cond. semi-auton., frein. auto. urg., induction, instr. num., jantes all. 19 p., pompe à chaleur, susp. pilotée, syst. multim. tactile 17 p., toit vitré panoramique…

Options (€)

Intérieur beige fibres carbone	2 400

Toyota bZ4X *Doucement mais plus sûrement*

AWD 218 Origin — **41 900 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **3 ans, km illimité**



Maître de l'hybride, Toyota se lance enfin dans la voiture électrique avec un SUV familial au drôle de patronyme, le bZ4X, qui, malheureusement, ne fait pas mieux que les autres, bien au contraire…

Mais pourquoi donc Toyota a mis autant de temps à commercialiser un véhicule 100 % électrique ? Pour faire mieux que les autres pardi. Eh bien dans les faits, la réalité est tout autre. Long de 4,69 m, le bZ4X est motorisé par un moteur synchrone à aimants permanents de 218 ch et 337 Nm alimenté par une batterie de 71,4 kWh. Une valeur décevante car le Skoda Enyaq grimpe par exemple jusqu'à 82 kWh. Ce SUV familial se rattrape-t-il dès lors sur les temps de charge ? Non, car avec 150 kWh de puissance maxi autorisée en charge, ce n'est pas mieux que le concurrence. Les coréens Hyundai et Kia revendiquent par exemple 239 kWh avec leurs Ioniq 5 et EV6. En pratique, cela se traduit par un recouvrement de 80 % de la batterie en 20 mn contre 30 mn chez Toyota. Pire, le chargeur embarqué de 6,6 kW en courant alternatif fait longuement patienter si vous chargez en ville ou dans un centre commercial. Heureusement, des versions 11 kW sont attendues.

+ Confort
Habitabilité
Equipements de série

− Autonomie
Capacité de recharge
Finition

> ***Dans la réalité, l'autonomie ne dépasse guère les 350 km !***

La taille de l'écran central impressionne contrairement à celui de l'instrumentation de bord trop petit.

Concernant le chapitre routier, le constat déçoit également. Les prises de roulis sont trop importantes, l'attaque à la pédale de frein s'avère désagréable et la direction se révèle un peu trop lourde à basse vitesse. Sans oublier une rétrovision limitée et des bruits d'air envahissants une fois les 100 km/h atteints. Dommage car l'amortissement offre un excellent confort pour les passagers, notamment à l'arrière, et ils bénéficient en plus d'une belle habitabilité. Soulignons enfin la très riche dotation de série.

► Essai paru dans l'AJ n° 1115.



NOTRE AVIS ★★★★☆

Nous étions déçus, car nous espérions bien mieux de l'arrivée du géant automobile japonais dans le monde de l'électrique. Le drôle de bZ4X marque le pas en autonomie et en capacité de recharge, deux lacunes que le confort et l'espace ne compensent pas. Mais en baissant largement son prix, il devient un peu plus compétitif.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	-/-
Batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / 71,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	218 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	337 / nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,69 / 1,86 / 165
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	452

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	160
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 16.9		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : nc	Charge normale/rapide : 21h45 / 30 mn	

* Données constructeur.

Équipements de série

Climatisation automatique bizone, tableau de bord numérique de 7", écran central tactile de 8", accès et démarrage mains libres, système de navigation connecté, caméra de recul, régulateur de vitesse adaptatif, assistant vocal, projecteurs à LED, feux et essuie-glaces automatiques, rétroviseurs rabattables électriquement, jantes en alliage de 18 pouces…



Toyota bZ4X *Copie à perfectionner*

2WD 204 Origin — **38 900 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **5 CV**	Garantie : **5 ans ou 150 000 km**



Le Toyota Bz4X dispose d'une batterie de 64 kWh et d'un moteur de 204 ch.

Le bZ4X, SUV familial de 4,76m de long, sait recevoir. La place à bord est royale, même à l'arrière, et le volume de coffre aussi avec 695 dm³, ce à quoi il faut ajouter les 105 dm³ du coffre avant. Soit un très agréable compagnon de voyage... à condition que l'on puisse voyager ! Car le bZ4X ne brille pas par son autonomie. Selon nos mesures, elle ne dépasse pas les 365 km, ce qui est trop faible pour être utilisée comme une première voiture. La cause de cette piètre performance est la mauvaise gestion de l'ensemble batterie (64 kWh) et moteur (204 ch). La consommation est trop élevée et il sera par exemple impossible de descendre en dessous des 17,8 kWh. Ses performances ne sont pas non plus à mettre à son crédit. Le 0 à 100 km/h ne se fait qu'en 8,3 s. Enfin, il affiche le couple le plus faible de sa catégorie : seulement 265 Nm, ce qui fait de lui en reprises (90 à 130 km/h) un pensum. À cela s'ajoutait un tarif costaud : 49 000 € pour cette version mais Toyota a baissé son prix de 5 100 €. Intéressant d'autant que s'y ajoute un rabais de 5 000 €. De quoi tout de même réfléchir.

+ Habitabilité
Finition
Equipements

– Autonomie
Bruits d'aérodynamisme
La concurrence

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1151.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le bZ4X est la première tentative de Toyota dans le monde de l'électrique et il faut dire que ce n'est pas forcément une réussite. La gestion de la chaîne de traction n'est pas optimisée ce qui entraîne une consommation importante et par conséquence, une faible autonomie. La bonne nouvelle c'est la baisse marquée de son prix.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	NMC/64
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	265/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,69/1,86/1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	565

Performances

Vitesse maxi (km/h)	161
1 000 m D. A. (s)	30,4
0 à 100 km/h (s)	8,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,6
Freinage 90/130 km/h (m)	34/69

Autonomie

Moyenne (km) : 365		
Ville : **380**	Route : **425**	Autoroute : **300**
Conso. (kWh/100 km) : **17,8**	Charge normale/rapide : **7h/30 mn**	

Équipements de série

6 airbags, aide au dém. en côte, aide au park. AR, caméra de recul, Bluetooth, clim. auto. bizone, frein. auto d'urg., jantes en alliage, régul./lim. vitesse, rétros. électriques, surveill. anti-somnolence, syst. multimédia, système de navigation, volant cuir…

Toyota RAV4 *Très beau survêt*

Hybride AWD-i 222 GR Sport — **50 200 €**

Rejet de CO_2 : **130 g/km**	Malus écologique : **310 €**	Puissance fiscale : **9 CV**	Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Le RAV4 se pare de cette nouvelle finition GR Sport qui emprunte le bas de bouclier de la version rechargeable.

Chez Toyota, les restylages sont souvent très discrets. C'est le cas sur la Corolla... comme sur le RAV4. Car si les boucliers avant et arrière sont nouveaux à l'instar de certains éléments noirs laqués et des jantes alliage de 19 pouces, c'est surtout que le RAV4 propose enfin la finition GR Sport, largement déclinée sur les autres modèles du constructeur. Mais ne nous emballons pas, c'est esthétique. Le RAV4 est toujours équipé d'un sobre et performant 2.5 hybride de 222 ch. Il bénéficie néanmoins de trains roulants qui ont été affermis avec des amortisseurs adaptés. À l'intérieur, l'écran central s'élargit et se modernise passant de 8 à 10,5 pouces. En revanche, la planche de bord manque toujours autant de raffinement. Dommage. À noter le récent cockpit 100 % numérique avec une nouvelle instrumentation, thématisée en fonction des modes de conduite et paramétrable à souhait via un système de widgets que l'on peut positionner à différents endroits du combiné.

+ Sobriété
Ergonomie du multimédia
Habitabilité

– Prix
Désagrément à pleine charge
Intérieur

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Dans cette livrée GR Sport, le Toyota RAV4 dispose d'un équipement complet, le tout agrémenté d'une transmission intégrale permanente. On aurait aimé un restylage plus profond, mais Toyota a dû se dire que l'on ne changeait pas une équipe qui gagne... Et c'est le cas avec ce grand SUV compact toujours bien adapté à la famille.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2 487/non
Batterie/Capacité (kWh)	lithium ion/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	222/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	221 à 3 600
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,62/1,86/1,69
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	654

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,9		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **932**	Capacité réservoir (l) : **55**	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, aide au stationnement AV et AR avec caméra 360°, alarme, chargeur ind., Full LED, code/phares auto, hayon électrique, ouv. mains-libres, Pack GR (jantes 19", grille de calandre, insert antibrouillard), peint. bi-ton, rég. vit. adaptatif, syt. multimédia avec GPS, volant et sièges chauffants…

Options (€)

Pack Confort (hayon mains-libres, mise à jour à distance nav., Smart connect +, pare-brise chauffant, rétro. int. par caméra, etc)	1 300

Toyota Highlander *Transbordeur tous temps*

▶ 2.5 Hybrid e-CVT AWD-i Lounge — **68 000 €**

Rejet de CO_2 : **158 g/km**	Malus écologique : **3 784 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Derrière la proue massive du Highlander se cache un RAV4 rallongé !

Son gabarit plutôt impressionnant avec ses presque 5 m de long et son tarif élevé peuvent expliquer sa faible présence sur nos routes... sans oublier qu'il a droit aux malus écologique et de poids. Notre modèle d'essai « toutes options » fiscalité comprise est ainsi facturé près de 82 000 €. Cher pour un quatre cylindres de puissance relativement modeste. Mais soyons aussi honnête en soulignant le bien-être offert à bord. L'habitacle dégage une belle impression de qualité avec des matériaux bien choisis et des assemblages sans défaut et s'approche des luxueux cousins Lexus. La position de conduite très en hauteur contribue à une belle visibilité permettant de dominer la route. Justement sur ce chapitre, le Toyota, avec son ensemble hybride de 248 ch, assure de se déplacer dignement mais ses performances n'ont rien de spectaculaire. Le comportement routier est sain et les suspensions souples favorisent le confort. Des réglages logiques car l'ensemble moteur-boîte doté de la transmission e-CVT offre un agrément appréciable au quotidien.

+ Confort
Finition
Habitabilité

− Consommation
Comportement routier pataud
Tarif

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1142.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Pour les familles qui cherchent un SUV doté de sept places, le Toyota Highlander s'avère une offre crédible grâce à son confort, son espace et sa sobriété ainsi que son intérieur aussi raffiné que des modèles plus prestigieux. Mais, l'agrément moteur-boîte pèche face aux meilleurs, certes plus onéreux.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2 487 / non
Batterie / Capacité (kWh)	NiMH / 1,9
Puissance maxi (ch à tr/mn)	248 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	239 à 4 300
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,97 / 1,93 / 1,76
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	287

Performances

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	30
0 à 100 km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,6
Freinage 90/130 km/h (m)	34/69

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7.8		
Ville : **7.2**	Route : **7.7**	Autoroute : **8,8**
Autonomie (km) : **830**	Capacité réservoir (l) : **65**	

Équipements de série

7 airbags, caméra 360°, climatisation 3 zones, conduite semi-autonome, Drive Assist Plus, instru. num., jantes alliage 20 pouces, Matrix LED, système multimédia 12,3 pouces/Android/Auto et AppleCarPlay…

Options (€)

Marchepied	850
Peinture métallisée	1 050
Peinture premium	1 350
Toit panoramique	1 500

Volkswagen Touareg *Division blindée*

▶ 3.0 TSI 462 eHybrid R — **105 100 €**

Rejet de CO_2 : **51 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **22 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Le Touareg restylé s'offre ne nouveaux feux matriciels HD qui s'intègrent dans une calandre élargie.

Le Touareg depuis peu restylé est proposé sous deux versions hybrides rechargeables, avec 381 ou 462 ch, comme sur notre version d'essai. Avec un pied droit léger, il est possible de parcourir près de 50 kilomètres sans réveiller le V6 essence turbo. Très discret quand il reprend la main, ce bloc flatte l'oreille et ne se manifeste qu'une fois franchement sollicité. Ses performances permettent alors de profiter d'un châssis qui a progressé sur cette troisième génération. Cette version remaniée gagne une pointe de rigueur, de rigidité et vire plus à plat. Une partie de l'explication tient dans un capteur installé sur le toit. Relié aux suspensions pneumatiques, il détecte les mouvements de caisse pour s'adapter au mieux au rythme du conducteur. Sans être un véritable sportif, l'imposant SUV gomme une bonne partie de ses 2,4 tonnes et se montre réactif au besoin. Il a en plus le bon goût d'être moelleux et confortable. Le Touareg crapahute aussi volontiers et conserve la qualité de vie à bord que l'on attend d'un grand SUV premium.

+ Agrément moteur
Confort/tenue de route
Vie à bord

− Tarifs élevés
Poids
Consommations en thermique

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Vendu la bagatelle de 105 100 €, le Touareg n'a rien d'une voiture du peuple ! Il se montre suffisamment bien armé pour proposer une alternative aux SUV de luxe concurrents souvent plus ostentatoire. Sans révolutionner la donne, ce restylage apporte une pointe de dynamisme, sans dégrader le confort.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2 995 / 1 turbo
Batterie / Capacité (kWh)	nc / 14,3
Puissance maxi (ch à tr/mn)	462 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	450 / nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,91 / 1,99 / 1,72
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	610

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 2,3		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **75**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, accès et démarrage sans clés, affich. tête haute, AFIL, aide au parking AV/AR avec caméra 360°, clim. auto 4 zones, conduite semi autonome de niveau 2, freinage automatique d'urgence avec surveill. des angles morts, jantes alu 20 pouces, park assist, phares Matrix HD auto, régulateur adaptatif, sellerie cuir système multimédias avec écran tactile 9,2 pouces GPS/Apple CarPlay/prises USB, volant cuir, toit panoramique…

Options (€)

Night Vision	1 790

Xpeng G6 *Quand la Chine fait du haut de gamme*

AWD Performance — **52 000 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



Le constructeur chinois Xpeng, dont Volkswagen est actionnaire à hauteur de 5 %, se lance sur le marché français avec un SUV de 4,75 m qui a dans sa ligne de mire le Tesla Model Y.

L'arrivée du Xpeng G6 en Europe ne passe pas inaperçue. Ce SUV chinois, dévoilé en juillet dernier, s'aligne sur les dimensions du Tesla Model Y avec une longueur de 4,75 mètres et une largeur identique. Seule une hauteur légèrement supérieure de 2,6 cm distingue le G6. Visuellement, il mêle les tendances actuelles : un bandeau lumineux inspiré du Hyundai Kona, une silhouette de SUV coupé rappelant le Jaguar E-Pace, et des lignes lisses qui évoquent le Model Y. À l'intérieur, le G6 se rapproche aussi du design Tesla avec une planche de bord épurée et un écran tactile de 15 pouces contrôlant la plupart des fonctions. Cependant, il se démarque par un écran de 10,2 pouces face au conducteur, une instrumentation complète, ainsi que des équipements premium : pompe à chaleur, sièges en cuir végan chauffants et ventilés, et toit vitré panoramique. Le G6 intègre aussi Apple CarPlay et Android Auto, un atout par rapport au Model Y. Le G6 Performance AWD se distingue avec ses 476 chevaux et une autonomie de 550 km, pour 50 990 €, soit environ 3 000 € de moins que le Model Y Performance. Le G6 se montre rapide, silencieux, et promet une bonne autonomie réelle. Sa consommation moyenne de 15,4 kWh/100 km dépasse les attentes du constructeur. Cependant, il est perfectible sur certains détails, comme les niveaux de récupération d'énergie et les aides à la conduite. En somme, le G6 offre un rapport qualité/prix attractif, bien que des améliorations soient nécessaires.

+ Rapport qualité/prix
Autonomie
Habitabilité

− Direction sans consistance
Suspensions trop fermes
Aides à la conduite intrusives

Le Xpeng G6 Performance affiche 550 km d'autonomie

Le Xpeng dispose d'un très grand écran qui permet de piloter l'ensemble des fonctions.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1166.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

En seulement six ans, les ingénieurs du constructeur chinois Xpeng ont montré qu'ils savaient faire des voitures. Le G6 offre un bon rapport qualité/prix, son autonomie est généreuse, et à part quelques péchés de jeunesse, notamment sur les aides à la conduite ou sur sa direction, ce SUV ne souffre quasiment d'aucun défaut.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium ion/87,5
Puissance maxi (ch à tr/mn)	476/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	660/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,75/1,92/1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	571

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 550		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 17,9	Charge normale/rapide : 9h30/0h20	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL act., aide park. et assist. créneau, banquette 40/60, cam. 360°, clim auto bizone, cond. semi-autonome, hayon élec., jantes alliage, pompe à chaleur, sell. similicuir, siège AV élec./chauffauts/ventilés, syst. multim. tactile 15"/syst. audio 18 HP/GPS/planificateur itinéraire/Apple CarPlay et Android Auto sans fil, toit vitré…

Options (€)

Crochet d'attelage	1 190
Peinture	800 €



COUPÉS et CABRIOLETS

La 911 s'offre un petit restylage. Autant se faire plaisir avant l'hiver en découvrant ses évolutions sur la version cabriolet. Retrouvez également les essais des récents coupé et cabriolet Mercedes CLE, du coupé Maserati GranTurismo et sûrement l'une des dernières sorties de la toujours attractive Mazda MX-5.

Porsche 911
Ligne de conduite

▶ Carrera 4 GTS			197 400 €
Rejet de CO_2 : **244 g/km**	Malus écologique : **60 000 €**	Puissance fiscale : **45 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**

Les porschistes craignaient que l'hybridation ne dénature leur idole 911. Les autres espéraient qu'elle réduirait drastiquement ses émissions de CO_2 et allégerait son malus de 60 000 €. Ni l'un ni l'autre. Mais alors à quoi sert-elle au juste ?

A l'instar des autres constructeurs, Porsche n'a pu éviter d'intégrer la technologie électrique dans les entrailles de ses modèles. Mais quand le constructeur a annoncé que la mythique 911 serait aussi concernée, un début de fronde a débuté. Face à ces réactions, le choix d'une hybridation légère s'est donc imposé. La Carrera GTS inaugure ainsi le système T-Hybrid, avec un tout nouveau flat 6 de 3,6 litres au lieu de 3 litres, qui troque le système turbo pour un monoturbo à assistance électrique et surtout un moteur électrique. C'est une sorte de croisement entre une usine à gaz et une centrale nucléaire. Avec tout ce que cela comporte comme interrogations. A commencer par savoir si cette orgie de technologies préserve l'équilibre ô combien caractéristique de la 911. Et aussi, se demander si cette nouvelle débauche d'électronique sera fiable. Rappelons que la 911 a aussi forgé sa réputation sur le fait d'avaler des centaines de milliers de kilomètres sans ennuis. Les premiers tours de roues étaient donc très attendus. Et bonne nouvelle, le 3,6 litres semble remonté comme un coucou. La puissance de 541 ch et le couple de 570 Nm à 1950 tr/mn sont bien présents. Fini le temps de réponse de la suralimentation, le turbo réagit du tac au tac. A tel point qu'il faut garder un œil sur le compteur de vitesse pour éviter les mauvaises surprises, et supporter l'incessante répétition des trois gongs de dépassement de la vitesse autorisée. Comptez une fréquence de moins de trois secondes pour le déclencher avec des panneaux à 90 km/h. cette alerte peut certes être déconnecter, mais il faut naviguer dans les sous-menus chaque fois que vous coupez le moteur. Irritant. Au chapitre comportement routier, les progrès sont aussi sensibles. Notre modèle d'essai, équipé du système optionnel PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) permet à la 911 d'être un poisson dans l'eau sur route et circuit… au détriment toutefois du confort. Sa stabilité est encore plus spectaculaire que celle de l'ancienne version, avec une absence totale de roulis et de tangage. Par ailleurs, le train avant

> ***Les performances augmentent mais la version non hybride est plus plaisante***

+ Comportement
Efficacité
Performances

– Dosage des freins
Moteur moins émouvant
Statu quo sur le malus



Dans cette version hybride, la 911 ne dispose pas de mode de conduite 100 % électrique même à faible allure.

SOMMAIRE

Porsche 911 Carrera 4 GTS	p. 186, 187
BMW Z4 2.0i sDrive	p. 188
Chevrolet Corvette Stingray 6.2 V8 Cabriolet	p. 189
Lexus LC 500 Cabriolet 5.0 V8 464	p. 189
Maserati GranTurismo 3.0 V6 Trofeo 550	p. 190
Mazda MX-5 2.0 184 ch RF	p. 190
Mercedes CLE Cabriolet 450 4Matic	p. 191
Mercedes CLE 300 4MATIC	p. 192
Mercedes SL 63 AMG 4Matic+ 585	p. 192
Porsche 718 Spyder RS 4.0 500 ch	p. 193



gagne en rapidité à l'entrée des courbes et résiste mieux au sous virage à la réaccélération. A noter également que les roues arrière directrices sont désormais montées de série. Pour rappel, ces dernières pivotent dans le sens inverse des roues avant en dessous de 50 km/h pour favoriser l'agilité, et dans le même sens au dessus de 80 km/h pour maintenir la stabilité. Enfin quid du freinage ? Il ne pose aucun souci en matière de résistance à l'échauffement sur la GTS, contrairement à celui de la Carrera phase 2, de plus petit diamètre, dont la consistance diminue. Le système en carbone céramique au diamètre majoré (420 mm et 10 pistons à l'avant !) est spectaculaire et offre des distances d'arrêt très sécurisantes. Toutefois, la récupération d'énergie au freinage ne passe pas inaperçue et se matérialise par une espèce de sur-assistance peu agréable. Pas de quoi gâcher la fête mais peut être s'interroger sur l'intérêt de la nouvelle version, sur le strict plan du plaisir. Que ce modèle hybride soit plus performant et plus efficace, cela ne fait aucun doute. Mais à quel moment se dit on qu'il manque des chevaux au volant d'une GTS phase 1 ? Jamais. D'autant que ce surcroît d'efficacité s'accompagne d'un moteur certes plus plein et performant, mais moins communicatif. Je ne sais pas encore si j'ai l'impression de voir s'évaporer une partie du supplément d'âme de la 911, mais ce qui est certain, c'est que je prends davantage de plaisir au volant de la 992 Carrera T phase 1 qu'au volant de cette GTS hybride.

La Porsche 911 Carrera GTS hybride décolle plus vite, a plus de punch et pousse plus longtemps.

Le conducteur dispose d'un combiné d'instruments totalement numérique et personnalisable de 12,6 pouces.



▶ Essai paru dans l'AJ n° 1164.

NOTRE AVIS ★★★★★

La maîtrise des ingénieurs Porsche mérite bien 5 étoiles car cette greffe électrique fonctionne. Mais à quoi sert cette révolution technique qui ne profite qu'aux performances, terrain où excellait l'ancienne Carrera GTS ? Que les heureux propriétaires de cette dernière ne se pressent surtout pas de la remplacer !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. à plat, essence
Cylindrée (cm³)	3 591
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	541 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	570 à 1 950
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM8 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,55 / 1,85 / 1,29
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	163

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	312
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 10,7		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 63	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au démarrage en côte, aide au parking AV/AR, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, ESP, instrumentation de bord numérique, jantes alliage, palettes au volant, sellerie cuir, système multimédia avec écran tactile/système audio/GPS connecté/prise USB, volant cuir réglable en hauteur et profondeur…

Options (€)

Freins céramique	10 620
Pack Assistance au stationnement	2 862
Peinture métallisée	1 248
Phares HD Matrix	2 994

BMW Z4 *Au grand air*

2.0i sDrive 197 ch — **55 500 €**

Rejet de CO_2 : **161 g/km** | Malus écologique : **4 543 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

MODÈLE RESTYLÉ



Le Z4 se fait rare sur nos routes. La gamme est donc simplifiée au maximum avec deux blocs moteur : un 6 cylindres de 340 ch et ce "petit" 4 cylindres 2 litres de 197 ch, déjà très sympa.

Deux moteurs sont disponibles sur le Z4 depuis son restylage : un beau 6 cylindres de 340 ch (à partir de 70 300 €) aux performances de feu mais au malus de plus de 10 000 €, et notre 4 cylindres 20i de 197 ch. Les accélérations n'y sont pas violentes mais les performances sont au rendez-vous. En outre, sa sonorité au démarrage et le ronronnement à l'accélération en font un partenaire de voyage attachant. Le roadster munichois abandonne par ailleurs la boîte manuelle pour une boîte auto. à 8 rapports. Rapide et douce, cette transmission offre en prime en mode Sport des rétrogradages bien sentis. Dommage que la direction Direct Drive à démultiplication variable isole complètement de la chaussée, ne soit pas précise et ne rassure pas quant au potentiel du train avant. Le châssis est quant à lui ferme, mais bien amorti. Quant à l'habitacle, bien présenté et construit, il se révèle comme toujours élégant. La position de conduite est idéale avec des sièges Sport de série bien dessinés et implantés bas. Les aspects pratiques ne sont pas oubliés avec un coffre correct pour un roadster. Autre avantage de ce Z4, le temps de décapotage : seules dix secondes sont nécessaires, et ce, jusqu'à 50 km/h pour profiter du grand air. Côté tarif, enfin, ce Z4 20i se propose aux alentours de 60 000 €, malus compris. Une somme rondelette, mais qui permet de profiter d'un équipement complet. Et les consommations sont plutôt acceptables.

+ Qualité de fabrication
Performances
Boîte auto.

− Tarif coquet
Malus pénalisant
Direction peu précise

Ce Z4 4 cylindres, très utilisable au quotidien, reste un plaisir

Typiquement BMW, l'habitacle plonge son conducteur dans l'ambiance munichoise.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1144.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Z4 de BMW est un roadster très bien construit. Il se révèle également attachant à mener, même pourvu de ce petit moteur de 197 ch. La boîte automatique fait du très bon boulot et le moteur est vaillant. En termes de conduite, le gros bémol vient alors de la direction, qui isole trop de la route et annihile les sensations.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	197 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 450
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,32/1,86/1,30
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	288

Performances

Vitesse maxi (km/h)	240
1 000 m D. A. (s)	27,9
0 à 100 km/h (s)	7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,8		
Ville : 9	Route : 7,3	Autoroute : 7
Autonomie (km) : 666	Capacité réservoir (l) : 52	

Équipements de série

6 airbags, climatisation auto., démarrage sans clé, détec. pluie/lum., filet antiremous, frein. auto. anticollision, instrumentation numérique 10,25 pouces…

Options (€)

Peinture métallisée	1 090
Pack Confort (sièges chauffants…)	1 400
Pack Innovation (affichage tête haute…)	3 900



Chevrolet Corvette Stingray *Machine à sensations*

▶ 6.2 V8 Cabriolet — **106 200 €**

Rejet de CO_2 : **277 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **nc**



Pour la première fois, Chevrolet loge un V8 derrière les sièges de sa Corvette. À l'usage, la Stingray est confortable et se montre bien amortie lorsque le rythme s'accélère, avec une assiette maintenue. Pour glisser avec elle, il faut jouer avec les freins, la déséquilibrer à l'accélération et être vif sur le contre-braquage. Bref, la nouvelle implantation du moteur V8, de 482 ch, ne semble pas avoir changé son côté joueur. Le 0 à 200 km/h est aspiré en 13,6 s et elle peut atteindre 296 km/h. Enfin, pour compléter cette orgie de chiffres qui donnent le sourire et forcent l'admiration, le 0 à 400 m est atteint en 11,9 s et le 0 à 1000 m, départ arrêté, en 21,9 s, à une vitesse de 240 km/h.

Elle offre des sensations inégalées mais n'a plus l'attractivité d'un prix compétitif, et ne parlons pas non plus du malus !

Question freinage, les décélérations se révèlent toujours efficaces et endurantes. Le monstre américain passe ainsi de 200 à 0 km/h en 137 m (en seulement 4,8 s), une belle performance. Au quotidien, l'américaine s'avère tout aussi agréable, la boîte de vitesses étant un modèle de douceur. Dommage que l'ergonomie soit un brin perfectible. Mais on pardonne tout à cette voiture qui donne le sourire.

▶ Essai non paru.

+ Performances
Prix
Vocalises du V8

− Fiscalité
Consommations
Ergonomie

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec sa ligne très originale, son caractère qui l'est tout autant, ses performances hors du commun, la Chevrolet Corvette Stingway contribue encore au rêve automobile, et cette version cabriolet en rajoute une couche. N'en déplaise aux tristes sires, mangeurs de boulgour et qui s'esbaudissent devant un triporteur électrique !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	6 162
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	482 à 6 450
Couple maxi (Nm à tr/mn)	625 à 4 500
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,63/1,93/1,23
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	nc

Performances

Vitesse maxi (km/h)	296
1 000 m D. A. (s)	21,9
0 à 100 km/h (s)	3,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	2,9
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 12		
Ville : 24,5	Route : 12,1	Autoroute : 9,6
Autonomie (km) : 580	Capacité réservoir (l) : 70	

Équipements de série

Climatisation auto bizone, sièges électriques et en cuir, volant réglable électrique, antipatinage, autobloquant, aide au stationnement arrière, aff. tête-haute, démarrage bouton pressoir, GPS, système audio Bose…

Options (€)

Sièges baquets	3 230
Habillage avec finitions en fibre de carbone	1 510
Peinture métallisée	1 210

Lexus LC 500 Cabriolet *Concept aérien*

▶ 5.0 V8 464 Sport + — **143 700 €**

Rejet de CO_2 : **275 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **35 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Présenté en janvier 2019, le cabriolet LC 500 motorisé par un V8 de 464 ch uniquement ne fut commercialisé qu'en 2021. Extérieurement, le cabriolet est identique au coupé à l'avant, légèrement modifié à l'arrière pour accueillir une capote parfaitement isolante entièrement automatisée et manipulable en 15 s, jusqu'à 50 km/h. Ce cabriolet se montre ainsi parfait pour les balades à la campagne ou en bord de mer. Son credo, le confort et non le sport ! Il faut dire qu'il frôle les 2 tonnes (1 985 kg). Il profite néanmoins d'un comportement rigoureux, d'un train avant précis, d'une suspension pilotée efficace, et surtout d'un V8 vivant. Vociférant dès l'allumage, il peut pourtant se montrer discret, en mode éco et à allure modérée, mais si le besoin s'en fait ressentir, il se fait plus virulent instantanément et devient même volubile en mode Sport +. Dans l'habitacle, sa présentation grand luxe, ses matériaux de qualité et le soin apporté aux assemblages fascinent. Son tarif astronomique aussi.

Le cabriolet LC ne vieillit pas. Le tarif a augmenté de 4 710 € en 2022 et 2023.

▶ Essai non paru.

+ Ligne qui… décoiffe
Présentation luxueuse
Agrément moteur

− Places arrière exigues
Gros appétit
Tarif très élitiste

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce cabriolet ne peut s'appuyer sur la renommée de la marque, encore jeune. Pas grave, il a la ligne et le moteur. Sur la route, le V8 s'invite aux oreilles des passants, et le dessin du LC fait dévisser les têtes. 100 % thermique, cher, gourmand, luxueux et chic, le LC ne fera pas l'unanimité (mais rares sont ceux qui ne craqueraient pas).

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	4 969
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	464 à 7 100
Couple maxi (Nm à tr/mn)	530 à 4 800
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA10
Dimensions (L/l/h) (m)	4,77/1,92/1,35
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	149

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	270
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 11,7		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 82	

* Données constructeur.

Équipements de série

Jantes en alliage forgées 21, 8 airbags, AFIL actif, caméra de recul, clim auto. bizone, détecteurs pluie/luminosité + gestion auto des feux de route, lecture des panneaux, peinture métallisée, régulateur de vitesse adaptatif, sièges baquets cuir électriques, chauffants et ventilés, suspensions pilotées, système multimédia avec GPS et pavé tactile, sellerie cuir/Alcantara, vitres électriques, fermeture centralisée, capote en toile électrique…

Options (€)

Filet anti-remous	1 022

Mazda MX-5 *Pour une dernière danse*

2.0 184 ch RF Homura — **46 000 €**

Rejet de CO_2 : **153 g/km** | Malus écologique : **2 726 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **6 ans ou 150 000 km**

MODÈLE RESTYLÉ



35 ans après sa naissance, le MX-5 se refait une beauté et peaufine son truculent châssis. Une machine à bonheur encore relativement accessible mais dont le 2.0 s'apprête à tirer sa révérence.

Parmi les multiples SUV qui sillonnent les routes, le Mazda MX-5 apparaît comme un ORNI. Il refuse en effet d'adopter tous les codes en vigueur et reste sur la philosophie du roadster britannique des années 60, telle la Lotus Elan. Petit, léger, strict deux-places, propulsion, abordable et séducteur.

+ Commande de boîte
Plaisir de conduite
Poids

− Bruits d'air
Finition
Prix en hausse

Aussi pour cet anniversaire, le constructeur nippon a préféré jouer la carte de la continuité en apportant quelques évolutions. Le dessin des optiques a été très légèrement revu, la technologie à LED est disponible, une nouvelle teinte AERO Grey est proposée au catalogue et la capote peut se choisir entre deux coloris, noir ou beige. La déclinaison toit rigide rétractable reste au catalogue. Dans l'habitacle, idem et c'est une bonne nouvelle car la position de conduite se révèle toujours aussi bonne avec une ergonomie parfaite. Sur la route, dès les premiers mètres, la Miata, nom d'origine toujours utilisé outre-Atlantique, affiche une nouvelle fois son caractère enjoué. La direction, précise et directe, obéit à la moindre injonction et le maniement de la commande de boîte régale le conducteur. Un nouveau différentiel à glissement limité asymétrique améliore la stabilité en virage et permet des passages plus rapides. De plus, ce dispositif s'accorde à merveille avec le nouveau mode DSC-Track qui retarde l'intervention des garde-fous électroniques et laisse plus d'autonomie au conducteur : à contre-courant de notre temps, et c'est ce qui nous plaît !

Ici, les aides à la conduite (obligatoires) sont irritantes !

La planche de bord restylée reçoit un nouvel écran central de 8,8 pouces compatible avec Apple CarPlay.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1166.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Précis, agile, joueur, amusant, performant, pas inconfortable, mais bruyant quand même. Le MX-5 ainsi amélioré reste une machine à sensations quel que soit le rythme de conduite adopté. Il prouve une nouvelle (et dernière ?) fois que les vieilles recettes (le poids plume) sont encore les plus efficaces !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	184 à 7 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 4 000
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	3,92 / 1,74 / 1,24
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	146

Performances

Vitesse maxi (km/h)	213
1 000 m D. A. (s)	27,8
0 à 100 km/h (s)	7,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13/9,2/7,1
Freinage 90/130 km/h (m)	33/70

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,7

Ville : 7,4	Route : 6,3	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 671	Capacité réservoir (l) : 45	

Équipements de série

4 airbags, accès/démarrage sans clé, AFIL, Bluetooth, caméra de recul, clim bizone, détecteurs pluie/luminosité, différentiel à glissement limité asymétrique et Track Mode, étriers freins Brembo, jantes BBS 17 pouces, lecture panneaux, LED adaptatif, régulateur vitesse, sellerie recaro cuir/alcantara, sièges chauffants, suspension Bilstein + barre anti-rapprochement…

Options (€)

Peinture métallisée	650



Maserati GranTurismo *Casser la voix*

3.0 V6 Trofeo 550 — **225 650 €**

Rejet de CO_2 : **230 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **46 CV** | Garantie : **3 ans, km illimité**



La nouvelle Granturismo ressemble à sa devancière, mais elle n'a plus rien à voir.

Les apparences peuvent être trompeuses, car cet inédit coupé repart bel et bien d'une feuille blanche. Il reçoit ici un 3.0 V6 de 550 ch... dont la sonorité artificielle déçoit au démarrage. Mais par la suite, le punch du bloc impressionne. Il se réveille vers 2 000 tr/mn et donne tout de 3 000 à 7 000 tr/mn. Sa force tranquille s'accorde parfaitement avec un esprit Grand Tourisme qui transpire jusqu'au bout de l'habitacle, luxueux. Surtout qu'il profite d'une finition irréprochable et d'une interface intuitive qui cède à la mode du tout tactile. L'amortissement piloté assure un excellent confort malgré les imposantes roues de 20 et 21 pouces, et rend cette GranTurismo fidèle à son appellation. Reposante sur les longs parcours, elle ne rechigne pas à hausser le rythme quand des virages se profilent. Sa capacité à maîtriser ses mouvements de caisse démontre la rigueur de son châssis. Sa transmission intégrale canalise le punch du V6 biturbo, tout en offrant une excellente motricité. La précision générale ajoute une bonne dose de plaisir derrière le volant.

+ Confort/efficacité
Performances
Habitacle

– Addition salée
V6 peu expressif
Gabarit

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1144.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Oubliez le merveilleux V8 et les multitudes de petits défauts d'antan : la Granturismo d'aujourd'hui n'a plus rien à voir. Son châssis très rigoureux, son efficacité étonnante, son confort de très haute volée et son habitacle tiré à quatre épingles en font une des meilleures GT du lot qui oublie la bande son et se paie au prix fort.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	2 992
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	550 à 6 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	650 à 3 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,97/1,96/1,36
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	310

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	320
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 10,2		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide au freinage d'urgence, aide au parking AV/AR + cam. de recul, clim. auto. bizone, détect. pluie/luminosité, direction réglable électr., hayon électr., jantes alu 20 et 21 pouces, régul. vitesse, sièges AV électr. et chauffants, susp. pneumatiques, syst. multimédia avec écran tactile 12,3 pouces/GPS/Apple Car Play et Android Auto/syst. audio…

Options (€)

Affichage tête haute	3 000
Pack ADAS	4 200

Mercedes CLE *Tradition respectée*

300 4MATIC AMG Line — **69 150 €**

Rejet de CO_2 : **161 g/km** | Malus écologique : **4 543 €** | Puissance fiscale : **12 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Malgré des dimensions plus proches du précédent coupé Classe E, le CLE ressemble plus au coupé Classe C.

Les Classe C et Classe E Coupé laissent place à un modèle intermédiaire, le CLE. En s'étirant sur 4,85 m, l'auto s'offre un gabarit proche de la Classe E. Cependant, son profil rappelle plus celui de la Classe C, comme l'habitacle ultra technologique. Sauf qu'il récupère l'interface MBUX plus moderne et plus réactif de la dernière Classe E. Sous le capot, le quatre cylindres turbo de 258 ch, qui constitue la première offre et dispose comme les autres blocs d'une hybridation 48V, procure des prestations honnêtes. La boîte auto. à neuf rapports se fait douce, mais manque de rapidité en mode Sport. La qualité du châssis sport offre un comportement précis et rigoureux. Par ailleurs, si les places arrière obligent à quelques contorsions pour s'y installer, elles restent assez vastes. Le coffre de 420 dm³ accueille les bagages d'un week-end à quatre, même si son accessibilité restreinte et ses formes torturées ne le rendent pas pratique. Enfin, la technologie abonde, à condition de mettre la main au portefeuille.

+ Présentation/finition
Agilité
Technologie

– Tarif
Freinage
Accès aux places AR

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Il est agréable de voir que Mercedes s'intéresse toujours aux coupés. Le nouveau CLE qui fait désormais double emploi remplit parfaitement les fonctions que l'on attend d'un tel modèle. Il est agréable, confortable et plutôt dynamique, après avoir opté pour des options qui alourdissent encore une facture déjà salée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	258/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	4,85/1,86/1,42
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	420

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7,1		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès et dém. sans clé, AFIL active, aide au parking AV/AR + cam. de recul, Bluetooth, chargeur smartphone à induction, clim. auto. bizone, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, phares Led/essuie-glace auto., jantes alu 19 pouces, régul. vitesse, rétros ext. rabattables électriquement, sièges AV Sport électriques, syst. multimédia avec écran central tactile 11,9 pouces, GPS connecté, Apple Car Play et Android Auto/syst.audio…

Options (€)

Affichage tête haute	1 200

Mercedes CLE Cabriolet *Le luxe à l'épreuve des normes*

▶ 450 4Matic AMG Line — **86 550 €**

Rejet de CO_2 : **180 g/km** | Malus écologique : **22 380 €** | Puissance fiscale : **26 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Mercedes-Benz n'a pas oublié que l'automobile n'était pas qu'un parallélépipède avec quatre roues, un volant et une batterie. Avec le cabriolet CLE, il redonne goût au plaisir de conduire.

L'idée d'un cabriolet animé par un six cylindres est séduisante. Associé à une boîte auto. à neuf rapports et à une transmission intégrale, cet ensemble mécanique semble sortir d'une autre époque, avec une touche de modernité grâce à une micro-hybridation 48V. Le rêve est vite rattrapé par la réalité : le bilan CO_2 du cabriolet est peu reluisant. Avec une aérodynamique complexe à optimiser, le nouveau Mercedes CLE 450 4Matic affiche entre 180 et 192 g/km de rejets de CO_2. Cela se traduit par un malus de 22 380 à 51 912 €, sans oublier un malus au poids de plus de 7 000 €. Mercedes-Benz est donc réaliste quant aux ventes en France... Reste qu'avec une telle voiture, le confort et le raffinement sont au rendez-vous. Le six cylindres en ligne conserve une musicalité et un velouté uniques. Avec près de 400 ch, il offre un agrément mécanique pur, sans prétendre à un caractère sportif.

+ Style
Confort
Technologies

− Fiscalité
Consommations
Poids important

Mercedes est l'une des rares marques à proposer encore un cabriolet

Le CLE Cabriolet excelle dans le confort, la douceur et le luxe. Issu du châssis de la Classe C, il dispose d'une tenue de route précise grâce à sa transmission intégrale. La présentation transpire le goût des belles matières. Le constructeur a peaufiné chaque détail, comme la capote triple épaisseur pour une isolation phonique remarquable. Même par temps froid, l'Airscarf (chauffage de nuque) et les sièges chauffants permettent de décapoter avec plaisir. En été, un traitement spécial de la sellerie cuir réfléchit les rayons infrarouges pour éviter la surchauffe des sièges. Bref, qu'importe le temps, ce cabriolet régale !

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1158.



L'écran central peut s'incliner de deux façons afin d'éviter qu'il ne devienne illisible à cause du soleil.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le nouveau Mercedes CLE Cabriolet offre une expérience de conduite raffinée et confortable, malgré un bilan CO_2 défavorable et un malus élevé en France. Conçu pour les marchés où le cabriolet reste une icône de luxe et de plaisir, il séduit par son confort, sa technologie et son charme intemporel.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	2 999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	381 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	500 / nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM9 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,85 / 1,86 / 1,43
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	295

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 825	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès/démarrage sans clé, AFIL active, aide parking AV/AR + caméra de recul, clim auto bizone, détecteur pluie/lum., pack Confort cabriolet avec Aircap (déflecteur électrique + filet + saute-vent élec.) et Airscarf (chauffe-nuque + cache auto de coffre), système multim. tactile 9 pouces/GPS connecté/Apple CarPlay et Android Auto…

Options (€)

Aff. tête hte	1 200
Suspensions Dynamic Body Control	1 100
Peint. métall.	1 000



Mercedes SL *Le retour du roi*

63 AMG 4Matic+ 585 — **201 600 €**

Rejet de CO_2 : **285 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Malgré sa silhouette de rêve, le nouveau SL est bien une 2+2. Depuis son arrivée, il a déjà augmenté de 10 600 €.

La septième SL débute avec fracas, parée d'un V8 de 585 ch, et revient à la capote en toile ainsi qu'à une configuration 2+2, les deux petites places arrière étant plutôt réservées... à des bagages. Sur route, malgré ses 1 895 kg, l'engin sait se montrer dynamique, grâce notamment à un antiroulis actif, des roues arrière directrices et une transmission intégrale. Il fallait bien ça pour accueillir dignement un V8 AMG toujours en très grande forme. En cruising ou à l'attaque, la bande-son est enivrante et le couple colossal est parfaitement géré par la boîte, capable de douceur comme de férocité. À bord, le SL se dote d'une présentation futuriste, avec des commandes presque intégralement tactiles. On regrettera juste qu'il faille laisser le doigt sur l'écran pendant les 15 secondes nécessaires au pliage ou au dépliage de la capote... Douillet mais sportif selon votre humeur, polyvalent mais incroyablement prodigue en sensations, ce magnifique roadster sait tout faire. Qu'on se le dise chez Porsche, BMW, Aston Martin et Bentley : le SL est de retour !

+ V8 grisant
Efficacité étonnante
Style et présentation

– Ergonomie compliquée
Places arrière symboliques
Tarif rebutant (+ 10 850 €)

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1100.**

NOTRE AVIS ★★★★★

À chaque nouvelle génération du SL, on avait coutume de l'accuser d'embourgeoisement. Ce n'est pas un reproche qu'on pourra lui faire cette fois : malgré son poids toujours coquet, sa transmission intégrale et le retour des places arrière, le septième du nom s'est enfin rappelé de ses racines sportives, pour notre plus grand plaisir.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3 983
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	585 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	800 à 2 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	4,71/1,92/1,35
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	213/240[1]

[1] Capote repliée/dépliée

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	315
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 12,6		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, capote textile tricouche, écran tactile central 11,9 pouces inclinable, hi-fi Burmester 10 HP 650 W, aide au parking avec caméras, autobloquant électronique, roues AR directrices, susp. pilotée, jantes alliage 20 pouces…

Options (€)

Freins carbone-céramique	9 000
Essieu avant relevable	2 200
Hi-fi Burmester 17 HP 1 220 W	4 450
Conduite semi-autonome	2 950
Capote rouge	500

Porsche 718 Spyder RS *Le chant du cygne*

4.0 500 ch — **162 500 €**

Rejet de CO_2 : **294 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Le 6 cylindres boxer de 4,0 litres, moteur atmosphérique à haut régime, était le plus puissant de la gamme 718... C'est maintenant le seul (fin de carrière en vue).

La 718 Cayman RS, Porsche la plus chantante, voire la sportive la plus volubile, existe désormais à ciel ouvert. Encore faut-il faire preuve de patience, tant la manipulation de la capote manuelle demande temps, mémoire et habileté. C'est le prix à payer pour profiter d'un ouvrant encore plus léger permettant d'économiser 40 kg par rapport au Spyder classique. Mais, ce péché véniel s'oublie vite grâce au flat six qui distille un concert comparable à celui du coupé, mais à ciel ouvert. Sur route, son timbre devient aussi terrifiant qu'envoûtant. Surtout avec le pack Weissach qui y ajoute une paire de tubulures d'échappement en titane. La conversation devient impossible à partir de 6 000 tr/min, et la furie mécanique devient hystérique. Les 1 000 derniers tours jusqu'aux 9 000 tr/min promis s'effectuent dans une résonance qui donne l'impression que la mécanique va se désintégrer. La poussée qui monte crescendo, le confort supérieur au coupé et le châssis affûté rendent l'expérience inoubliable.

+ Moteur enivrant
Confort de suspension
Boîte PDK

– Capote fastidieuse
Piètre autoroutière
Options dispendieuses

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1145.**

NOTRE AVIS ★★★★★

Le futur des sportives Porsche s'annonce électrisant et riche d'accélérations oppressantes, mais la 718 RS Spyder rendra nostalgique les puristes. Ses montées en régimes, sa sonorité aussi envoûtante qu'importante et cette mécanique qui se déguste jusqu'au dernier tour minute en font une sportive vivante dont il faut profiter intensément.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. à plat, essence
Cylindrée (cm³)	3 996
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	500 à 8 400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	450 à 6 750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,42/1,82/1,25
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	125

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	308
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 13		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 54	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, autobloquant mécanique, Bluetooth, capote manuelle, clim auto bizones, ESP, jantes alliage 20 pouces, suspension pilotée PASM, système multimédias avec écran tactile GPS/prise USB…

Options (€)

Aide au parking AR avec cam. de recul	1 176
Eclairage LED PDLS	1 428
Freins céramique	7 980
Pack Weissach	12 066

SPORTIVES

La catégorie des sportives n'est pas la plus active depuis quelques années mais cette fin 2024 envoie du lourd avec au programme, la récente Lamborghini Temerario, le Cupra Formentor restylé, l'inédite Lotus Emeya, l'exclusive Pagani Utopia ou encore la performante citadine GR Yaris de Toyota...

SOMMAIRE

Lamborghini Revuelto 6.5 V12 Hybride	p. 194, 195
Abarth 500e	p. 196
Alpine A110 1.8 t 300 S	p. 196
Alpine A110 1.8 Turbo 300 R	p. 197
Audi RS 6 Avant 4.0 V8 630 Performance	p. 197
Audi SQ8 4.0 V8 507 ch	p. 198
BMW M3 Touring	p. 198
BMW X2 M35i xDrive	p. 200
Cupra Formentor 2.0 TSI 333 VZ	p. 199
Ford Mustang Mach-E GT	p. 200
Ford Mustang V8 453 ch	p. 201
Honda Civic Type R	p. 202
Hyundai Ioniq 5 N 84 kWH 609 ch	p. 202
Lotus Emeya 612 ch / 102 kWh	p. 203
Lamborghini Urus Performante 666 ch	p. 204
Lotus Eletre S 603 ch	p. 204
McLaren Artura 3.0 V6 Hybride 680 ch	p. 205
Maserati Grecale 3.0 V6 530 ch	p. 205
Mercedes GLC 63 AMG S E Performance 680 ch	p. 206
MG 4 435 ch / 64 kWh 4WD	p. 206
Pagani Utopia 6.0 V12 864 ch	p. 207
Mini Countryman JCW All4 300 ch	p. 208
Porsche 911 GT3 RS	p. 208
Opel Astra GSe	p. 209
Smart #1 Brabus 428 ch	p. 209
Smart #3 Brabus 428 ch	p. 210
Toyota GR Yaris 1.6 turbo 280 ch	p. 211
Toyota GR Supra 3.0 340 M/T	p. 212
Volkswagen Polo 2.0 TSI 207 GTI	p. 212

Lamborghini Revuelto

Le loup et l'agneau réunis

6.5 V12 Hybride 1015 ch			566 808 €
Rejet de CO_2 : **276 g/km**	Malus écologique : **60 000 €**	Puissance fiscale : **nc**	Garantie : **3 ans, km illimité**

Si le look se rapporte bien au V12 placé à l'arrière, la Revuelto cache quelques surprises. Grâce à l'électrification, la nouvelle Lamborghini se montre à la fois douce et sobre, mais, avec ses 1 000 ch, elle n'oublie pas d'être aussi performante.

Avec la Revuelto, Lamborghini entre dans une nouvelle ère. Sous son look assumé de supersportive, elle cache en effet une motorisation inédite pour une production de Sant'Agata Bolognese. En s'installant à bord, le conducteur retrouve une ambiance très familère, du moins pour celui qui a déjà eu la chance de poser ses fesses dans le baquet d'une "Lambo". Fibre de carbone à foison, volant gavé de boutons mais parfaitement ajusté, et gachette rouge sur la console centrale pour dissimuler la commande de démarrage. Un frisson parcours la colonne vertébrale de celui qui aura la chance d'effectuer la mise en route : il suffit de presser la pédale de frein et d'appuyer sur la commande pour... qu'un voyant "ready" s'affiche aux compteurs. Pas un bruit, pas un feulement... Frustrant. D'autant que la Revuelto dispose bel et bien de quatre échappements sortant d'un bloc thermique installé dans le dos des passagers. Alors pourquoi ce silence ? Il s'agit d'un modèle électrifié. Le tout premier proposé par Lamborghini. Mais pas d'inquiétude, le caractère du taureau a été préservé : le moteur thermique en question est toujours un V12, l'un des rares encore proposé sur le marché. Et les ingénieurs italiens n'ont pas lésiné sur la cavalerie : il développe, en effet, 825 ch, soit 45 ch de mieux que l'Aventador LP 780-4 Ultimae. Mieux, cette puissance est délivrée à plus de 9 200 tr/mn, et ce, sans l'appui d'un quelconque turbo... En revanche, comme avancé plus haut, il est associé à un module électrique. Ou plus exactement à trois électromoteurs affichant 150 ch... chacun. Le tout pour une puissance cumulée de 1 015 ch ! Deux de ces moteurs électriques sont installés à l'avant, auprès de chacune des roues, un troisième se place au-dessus de la boîte de vitesses. Ils sont alimentés par une batterie d'une modeste capacité de 3,8 kWh logée dans le tunnel central et permettant une autonomie électrique d'environ 6 à 8 km. Recharger cette Lamborghini sur le secteur ne prend que 30 minutes. Grâce à cette architecture, les rejets de CO_2 tombent à 276 g/km, soit près de 40 % de

> ***La Lamborghini Revuelto est une bête très facile à dompter***

+ Un V12 de caractère
Prise en main aisée
Reveil en douceur

– Direction légère
Ergonomie intérieure
Autonomie électrique



Quatre sorties d'échappement qui annoncent un moteur thermique : en l'occurrence un V12 atmo de 825 ch.



moins que l'Aventador, mais cela n'exclut toujours pas le malus maximum (60 000 €). Autre intérêt : pouvoir évoluer dans un silence relatif dans certaines zones (et à certaines heures)... En effet, lorsque le V12 se réveille, tout le monde est au courant. Surtout lorsqu'il s'envole dans les tours, ce qu'il fait d'ailleurs aisément. Il est désormais associé à une boîte à doucle embrayage à 8 rapports qui facilite les passages de vitesses tout en assurant un agrément certain. Résultat,

La Revuelto prend la succession de l'Aventador et devient la première Lamborghini de série électrifiée.

La présentation intérieure impressionne toujours par son ergonomie pour le moins torturée.

le 0 à 100 km / h est envoyé en 2,5 s, pour une vitesse de pointe annoncée à 350 km / h. Des chiffres à mettre en parallèle d'un châssis parfaitement développé. Le train avant de la Revuelto est incisif et il inscrit parfaitement l'auto dans les virage,bien aidé en cela par les deux moteurs électriques qui vectorisent le couple entre les deux roues. La voiture se montre parfaitement stable lors des fortes accélérations et affiche un excellent amortissement sur les revêtements délicats. Il sera également possible d'affiner les réglages grâce aux 13 modes (!) de conduite proposés. Pour arrêter l'engin, les imposants disques en carbone-céramique offrent puissance et endurance. Malgré ses caractéristiques bestiales et sa largeur démesurée (plus de 2 m.), la Revuelto offre une maniabilité étonnante grâce à une direction légère mais très précise et à une visibilité périphérique relativement bonne. A cela s'ajoute une vraie douceur de conduite: la suspension surprend par son confort, et le volume de coffre permet d'envisager un petit week-end. Comptez toutefois, plus d'un demi-million d'euros...



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1164.**

NOTRE AVIS ★★★★★

En passant à l'électrification, Lamborghini n'a pas perdu son âme. La Revuelto surprend par certains aspects, dont le silence au démarrage, mais elle offre les performances attendues pour ce genre de sportives, surtout celles équipées d'un V12. Et en plus, tout cela s'accompagne d'une facilité de prise en main déconcertante.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	12 cyl. en V, essence[1]
Cylindrée (cm³)	6 498
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	825 à 9 250[2]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	725 à 6 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM8 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,95/2,03/1,16
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	112[3]

[1] + 3 mot. élect. [2] 150 ch par électromoteur [3] donnée constructeur

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	350
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	2,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 11,9		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 68	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, accès et dém. mains-libres, radars AV/AR, cam. recul, clim auto, housse de protection, compt. num., régul. adapt., sellerie cuir, écran tactile, GPS, prise USB…

Options (€)

Apple CarPlay/Android Auto	3 305
Ecran passager	3 600
Porte-gobelet	720
Assistant feux de route	2 400
Peinture Blu Ariane	15 000

Abarth 500e *Pas drolissima*

155 Turismo — **40 900 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **4000 €** | Puissance fiscale : **3 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Une Abarth électrique... Ok c'est dans l'air du temps. Mais si cette déclinaison est une bonne citadine, c'est une piètre sportive. La direction distille trop peu d'informations et se montre inconsistante, la poussée disparaît presque totalement au-delà de 80 km/h et l'arrière lourdaud refuse de chahuter lors des transferts de charge. Les performances ne parviennent pas non plus à émouvoir. Certes pour démarrer comme une trombe au feu rouge, la mission est remplie, cependant dès qu'il s'agit de s'amuser sur un parcours sinueux, cette Abarth délivre trop peu de sensations pour que le conducteur se sente impliqué dans la conduite.

Passée la couleur flashy, l'Abarth 500 e n'est pas aussi attractive que les Abarth thermiques.

+ Confort
Train avant
Relances à basse vitesse

– Sans tonus après 80 km/h
Manque de sensations
Autonomie

Heureusement, grâce au centre de gravité plus bas et ses voies majorées, le comportement routier est plus sportif que celui de l'Abarth 695 thermique. Le train avant est aussi plus solide. Et cette Abarth 500 e est bien électrique : un générateur de bruit artificiel reproduit le son d'un 4 cylindres via un gros haut-parleur situé à l'arrière de l'auto ainsi que par le système audio à bord. On s'en lasse vite.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1136.**

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Plus polyvalente qu'une 695, l'Abarth 500 e a les atouts pour se faire une place dans le cœur des citadins aimant bondir d'un carrefour à l'autre. Plus confortable que la version thermique, assez dynamique, elle pèche par le trop peu d'émotions délivrées. Et c'est avant tout ce qu'on réclame à une Abarth.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/42
Puissance maxi (ch à tr/mn)	155/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	235/nc
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	3,67/1,68/1,52
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	185

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	155
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : nc		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 18,1	Charge normale/rapide : 15h15/35 mn	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, aide au parking avec caméra 360°, banquette rabattable 50/50, Bluetooth, clim automatique, détecteur d'angles morts, détecteurs pluie/luminosité, jantes 18 pouces, lecture des panneaux, régulateur de vitesse, sièges sport alcantara chauffants, toit en verre…

Options (€)

Câble de recharge mode 2	300
Pack Sound	1500
Peinture Bleu Poison	850

Alpine A110 *Le changement, ce n'est pas maintenant*

1.8 t 300 S Aero — **83 900 €**

Rejet de CO_2 : **153 g/km** | Malus écologique : **2726 €** | Puissance fiscale : **18 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Evoluant cette année, l'A110 S affiche désormais 300 ch, reçoit des trains roulants retouchés et en option ce kit « performance » aéro doté d'appendices aérodynamiques (lame avant, aileron carbone arrière améliorant l'appui à haute vitesse). Et pour séduire les amateurs de circuit, peuvent être choisis des pneus semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2 (740 €). À bord, rien de particulier à signaler. À l'usage, même cette version S avec sa suspension raffermie se savoure sur les petites routes sinueuses en étant légère mais rigoureuse, précise sans outrance et suffisamment puissante. Les freins manquent de mordant mais pas

Avec l'ajout de cette déclinaison S à son catalogue, il y a désormais des Alpine pour tous les goûts.

+ Légèreté
Equilibre
Performances

– Aspects pratiques
Tarif (+ 2 000 €)
Infographie dépassée

le train avant. Et de facto, l'arrière devient plus mobile sur les gros transferts de charge. La boîte réagit dans l'ensemble vite et bien mais, petit bémol, passera automatiquement le rapport, y compris en mode "manuel". Enfin pour les plus joueurs, les ingénieurs ont pensé à implanter un mode Track, avec un contrôle de stabilité plus permissif, qui autorise quelques jolies dérives ou virgules.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1102.**

NOTRE AVIS ★★★★★

Toute la gamme Alpine est recommandable pour les conducteurs qui sont restés de grands enfants. Cette version S s'adresse à ceux qui, pas effrayés par un amortissement plus raide, privilégient l'efficacité et le dynamisme. Et surtout, l'A110 reste un coupé dont les réactions ne sont jamais piégeuses.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1798
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	300 à 6300
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 2400
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,18/1,80/1,25
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	196

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	260
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,8		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

2 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au freinage d'urgence, aide au parking AV et AR, ASR, clim. automatique, contrôle de pression des pneus, détecteurs pluie/luminosité, échappement sport actif, inserts carbone, jantes 18 pouces GT Race, régulateur/limiteur de vitesse, sièges baquets…

Options (€)

Aide au parking AV/AR + caméra de recul	800
Jantes Fuchs forgées	1030
Kit aéro	6400

Alpine A110 *Un R de fête*

1.8 Turbo 300 R — **112 000 €**

Rejet de CO_2 : **156 g/km** | Malus écologique : **3 331 €** | Puissance fiscale : **18 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



La R propose une teinte bleue mate optionnelle uniquement disponible sur ce modèle.

Les amateurs sauront-ils se laisser séduire par cette version ultime de l'Alpine ? Car dépenser 35 500 € de plus qu'une excellente A110 S, pour économiser 34 kilos, sent le traquenard sur le papier. Dans le détail, le régime porte sur les jantes en carbone (- 12,5 kg), le capot avant (- 2,6 kg), le toit, la bulle arrière (- 4 kg), le kit aérodynamique et les superbes baquets (- 5 kg), le harnais six points (- 1,5 kg), la ligne d'échappement sans clapets (- 0,7 kg) et la suppression de certains composants (- 8,9 kg) Une fois la voiture mise sur un pont, il est désormais possible d'abaisser la garde au sol de 10 mm pour un usage sur circuit. Le bloc 1.8 Turbo, qui procure 300 ch est strictement inchangé. Ainsi pourvue, l'A110 se montre toujours joueuse et communicative. Elle conserve ainsi cette incroyable faculté à donner le sourire. Si son caractère ne donne toujours pas la chair de poule, ses accélérations et performances demeurent toniques, voire même un peu plus avec l'allègement, bien cher payé...

+ Plaisir de conduite
Polyvalence route / piste
Exclusivité

− Tarifs (+ 2 600 €)
Vision arrière
Jantes fragiles

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1127.**

NOTRE AVIS ★★★★★

La R peine à justifier son surcoût par rapport à une S pareillement chaussée. Ses jantes et éléments en carbone fragiles sur circuit sont paradoxaux par rapport à son ADN de pistarde. Mais son amortissement en net progrès, son exclusivité et le plaisir de la régler à sa guise pour traquer les derniers centièmes n'ont pas de prix pour certains.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 798
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	300 à 6 300
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 2 400
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,18 / 1,79 / 1,26
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	90

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	285
1 000 m D. A. (s)	21,9
0 à 100 km/h (s)	3,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

2 airbags, accès et démarrage sans clé, ABS, AFU, ESP, aide au parking AV/AR, clim auto, contrôle de pression des pneus, détecteur de pluie et de luminosité, échappement sport actif, jantes 18 pouces en carbone, pack aéro en carbone, pneus semi slicks Michelin Pilot Sport Cup 2, rég./lim. de vit., système multimédias avec écran tactile, Apple Carplay et Android Auto., sièges baquets en carbone…

Options (€)

Etriers de freins couleur personnalisée	400
Peinture métallisée ou spéciale	850

Audi RS 6 Avant *Fin de partie*

4.0 V8 630 Performance — **148 000 €**

Rejet de CO_2 : **281 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **58 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Le temps du RS 6 est compté. Son V8 biturbo de 600 ch en fait un dinosaure en sursis.

Avec désormais 60 000 € de malus, la retraite approche après ce dernier baroud d'honneur dans sa version Performance. 30 ch et 50 Nm de plus pour 8 kg perdus ne changent évidemment pas grand chose volant en main, mais la démarche fait autant plaisir à voir qu'à entendre. La perte de quelques insonorisants rend le V8 un peu plus volubile, même si certains de ses concurrents demeurent autrement plus bavards. Sauf que son punch dévastateur fait tout oublier, ou presque ! Version Performance ou pas, le RS 6 est toujours un redoutable négociant en virages qui repousse une partie des lois de la physique. Ses quatre roues directrices s'apprécient sur un parcours serré et ses mouvements de caisse réduits à presque néant participent à sa précision chirurgicale. Le break RS 6 s'accroche au bitume comme une sangsue, au prix d'un confort ultra ferme à faire râler les passagers. La banquette arrière enveloppante grâce aux dossiers creusés leur permettra d'oublier que ce break n'est pas du genre à enfiler les perles.

+ Performances
Tenue de route
Facilité de conduite

− Addition salée
Malus confiscatoire
Confort ferme

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le RS 6 n'accélère peut-être pas aussi fort que les berlines électriques les plus déjantées et manque de confort par rapport à ce que l'on est en droit d'attendre d'un break. Mais sa personnalité attachante donne envie de profiter intensément de son châssis bluffant et du râle de son V8 pour la toute dernière fois.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3 996
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	630 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	850 à 2 300
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,99 / 1,96 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	565

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	280
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 12,3		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 73	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, accès et démarrage sans clés, AFIL, aide au stationnement AV/AR + caméra de recul, Bluetooth, clim auto quatre zones, direction dynamique, échap. Actif, ESP, freinage auto d'urgence, hayon électr., instrumentation numérique, jantes alliage 22 pouces, suspension adaptative, système multimédias avec écran tactile 10 pouces/GPS/Android Auto/Apple CarPlay…

Options (€)

Dynamic Ride Control	1 500
Peinture métallisée	1 250

Audi SQ8 *S'il ne doit en rester qu'un...*

4.0 V8 507 ch — **135 000 €**

Rejet de CO_2 : **276 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **43 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



A l'occasion de son restylage, l'Audi SQ8 dispose de phares Matrix LED personnalisables.

C et imposant SUV coupé équipé d'un V8 essence résiste encore malgré un malus excessif. Récemment restylé, il a reçu de menues évolutions esthétiques, à commencer par une signature lumineuse Matrix personnalisable. Pour le reste, le SQ8 conserve sa présentation soignée avec des matériaux de qualité (cuir, aluminium...). Quant à l'habitacle, il préserve d'abord l'espace réservé aux passagers, en y ajoutant une banquette coulissante. Sur voie rapide, le SQ8 s'affiche d'abord comme un SUV confortable avec une suspension qui prend soin des occupants et un V8 qui se montre très discret. Passez en mode Dynamic et vous verrez la différence.

+ SUV performant
Qualité de finition
Confortable et sportif

– Malus indécent
Consommation
Le dernier de son espèce

Effleurer l'accélérateur revient à catapulter l'auto vers l'avant. Les suspensions se font plus fermes et la bande sonore devient très présente, suivant ainsi les montées en régime interminables du moteur. Avec ses 2,4 t, le SQ8 n'est pas une ballerine, mais il est joueur : un vrai plaisir retrouvé. Un cher plaisir : au tarif astronomique, comprenant certes une dotation très complète, il faudra rajouter le malus écologique.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° .**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Saluons le choix d'Audi de continuer, coûte que coûte, à proposer un SUV-Coupé V8 essence. Le SQ8 marie fort bien le confort et la sportivité. Son moteur, disponible à tous les régimes, sait se faire doux, comme rugir de plaisir à la moindre sollicitation de l'accélérateur. Mais en France, il est condamné à disparaître.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3 996
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	507 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	770 à 2 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	5,01/2/1,71
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	530

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	23,6
0 à 100 km/h (s)	4,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	4,2
Freinage 90/130 km/h (m)	31/62

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 13,7

Ville : 16,2	Route : 13	Autoroute : 11,8
Autonomie (km) : 620	Capacité réservoir (l) : 85	

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL, aide park. AV/AR, clim auto 4 zones, frein. auto urg., hayon auto, induction, instr. num., jtes alu 21 pces, lect. pann., phares Matrix, rég. vit. adapt., rétros rabatt. élec., sell. cuir, sièges élec. et chauff., syst. multim. tactile 10,1 pouces/GPS/Apple CarPlay/USB/hi-fi, toit panoramique…

Options (€)

Affichage tête haute	1 750
Conduite semi-autonome	2 100
Peinture métallisée	1 250
Sièges ventilés	1 375

BMW M3 Touring *Au bonheur des pères*

3.0 Competition M — **116 650 €**

Rejet de CO_2 : **232 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **41 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Avec cette M3 Touring, BMW offre enfin une réplique aux Audi RS 4 Avant et Mercedes C 63 AMG Break. Le récent restylage ajoute 5 550 € à la note.

La M3, jusqu'alors disponible en berline ou coupé, s'offre une déclinaison Touring. Pour l'occasion, les ingénieurs ont mis les petits plats dans les grands et le résultat est exceptionnel. Au chapitre look, la silhouette du classique break Série 3 est transfigurée par des ailes élargies, une calandre M sculpturale, des ouïes latérales et quatre sorties d'échappement. Un traitement sportif transposé dans l'habitacle avec, entre autres, des baquets en carbone aussi enveloppants que durs. Pour le reste, la finition est excellente et la présentation moderne. Seulement commercialisée en version Competition, cette M3 dispose d'un 6 cylindres en ligne de 510 ch couplé à la transmission intégrale xDrive. Impériale sur la route, l'auto parvient à être confortable dans le mode de conduite le plus souple. Mais cette béhème se transforme aussi en sportive radicale dès que le conducteur sélectionne le mode Track. Au final, ce break se révèle le plus dynamique du marché. Quant à son prix, il est à la mesure de ses multiples qualités...

+ Comportement sportif
Confort préservé
Moteur sobre

– Baquets durs
Direction
Tarif très élevé

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1136.**

NOTRE AVIS ★★★★★

Vivante, confortable, ultra-performante, la M3 Touring est une familiale de rêve, car sa carrosserie break offre des aspects pratiques qu'une sportive ne propose habituellement pas. Son caractère et l'absence de toute électrification en font un break authentique, dont il faut profiter même si son tarif peut refroidir.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	2 993
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	510 à 6 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	650 à 2 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,80/1,91/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	410

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	22,2
0 à 100 km/h (s)	4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	3,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/61

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 10

Ville : 11,8	Route : 9,5	Autoroute : 8,7
Autonomie (km) : 590	Capacité réservoir (l) : 59	

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AV/AR, Bluetooth, clim auto bizone, démarrage sans clé, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, full LED, instrumentation numérique, jantes alliage 20 pouces, lecture panneaux, régul./limiteur de vitesse, sièges sport, système multimédia avec écran tactile/GPS/prises USB…

Options (€)

Accès confort	400
Pack Extérieur carbone	4 750
Pack Perfo Piste	16 100
Peinture métallisée	1 140

Cupra Formentor *Bien sous tous rapports*

2.0 TSI 333 ch DSG7 VZ — **55 730 €**

Rejet de CO_2 : **199 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Un SUV compact de 333 ch, 100 % thermique, équipé d'un mode Drift… Forcément, nos politiciens le condamnent à un malus exorbitant. Pourtant, c'est l'une des familiales les plus plaisantes du moment.

Le Formentor fait peau neuve. Le nez de requin (calandre centrale amincie, ouverture du bas agrandie), le logo qui prend de l'altitude, les optiques arrière tridimensionnelles, les antibrouillards triangulaires : c'est subtil et le Formentor perd un peu de son côté musculeux originel. Sous le capot, le vociférant 5 cylindres 2.5 d'Audi est remplacé par le bloc des Audi S3 et Volkswagen Golf R. Avec cette mécanique de GTI, le constructeur promet le 100 km/h en 4,8 s. C'est peu, c'est bien et c'est probablement vrai. Dommage que la sonorité ne soit pas plus sportive. La suspension pilotée offre, elle, un nombre indigeste de réglages. Le programme Route porte bien son nom, absorbant correctement les irrégularités de la chaussée, tandis que le programme Cupra (réservé à cette version) se montre ferme, un peu inconfortable mais pas radical. Un profil plus extrême existe : le mode Drift, pour danser la samba. Pour le reste, le SUV, à la direction électrique peu informative, se place dans les virages avec vivacité et se montre équilibré. Ses freins optionnels (disques Akebono) ont bien résisté à notre conduite enjouée. Enfin, les quatre roues motrices ont fini de nous convaincre que, dynamiquement, ce VZ TSI 333 ch s'adresse aux pères de famille qui n'ont pas renoncé au plaisir de conduite. Certes, nous aurions voulu une boîte DSG plus réactive, un intérieur moins austère, un GPS plus pertinent. Surtout, un malus moins affligeant…

+ Comportement
Performances
Habitabilité

− Malus
Lenteurs de boîte
Fin du 5 cylindres

Le 2.0 turbo souffle fort mais aurait pu soigner son timbre de voix

Perfectible, la direction électrique commande un train avant précis et accrocheur.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1164.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Les Formentor micro-hybride (150 ch, 42 675 €) et hybride rechargeable (272 ch, 57 135 €) représenteront le gros des ventes. Mais pour qui serait entouré d'une famille qui ne hurle pas au premier virage, ce VZ TSI de 333 ch constituerait un choix pertinent. S'il n'y avait pas ce satané malus hallucinant…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 984
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	333 à 5 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	420 à 2 100
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,45/1,84/1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	420

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8,8

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au park. AV/AR + cam. de recul, banquette rab. 2/3-1/3, clim. auto., détec. pluie/lum., hayon élec. mains-libres, phares Matrix LED, régul. de vit. adapt., rétro. int. électrochrome, suspension pilotée DCC, syst. multi. sur écran tactile 12,9 pouces, GPS, prises USB-C, volant cuir multifonctions…

Options (€)

Pack audio Sennheiser	590
Toit ouvrant panoramique	1 100
Peinture mate	2 200



BMW X2 *Où est le supplément d'âme ?*

M35i xDrive M Performance — **64 000 €**

Rejet de CO_2 : **174 g/km** | Malus écologique : **13 014 €** | Puissance fiscale : **19 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Une silhouette proche de celle des X4 et X6 avec une ligne de pavillon fuyante, de nombreux appendices sportifs (jantes 20 pouces, lames et diffuseur aéros, quadruple échappement), sans oublier les haricots de la calandre éclairés, ce X2 M35i en jette. Au volant, difficile pourtant de retrouver les 300 ch et les 400 Nm de couple annoncés par la fiche technique. Les montées en régime sont trop linéaires et la sonorité est bien trop terne. En revanche, point d'électronique pour l'amortissement adaptatif qui prend naturellement en compte l'état de la route et le type de conduite. Cela procure un confort ferme et une tenue de route impeccable. La bonne motricité est obtenue grâce à la transmission intégrale et au différentiel Torsen avant. La direction est précise, mais ce X2 n'a rien de joueur : l'ESP veille au grain. A bord, le conducteur est idéalement calé dans des sièges enveloppants. La visibilité avant est gênée par les montants de pare-brise et les rétroviseurs. L'habitabilité arrière est généreuse, tant que les passagers ne font pas plus d'1,80 m, et la soute est généreuse.

Le nouveau X2 adopte une silhouette qui s'inspire directement de celle des BMW X4 et X6.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1155.**

+ Performances
Tenue de route
Coffre généreux

– Tarif et malus
Trop d'équipements en option
Moteur sans caractère

NOTRE AVIS ★★★★☆

Certes, le nouveau BMW X2 en impose, surtout dans cette livrée M35i xDrive. Silhouette incisive, galbes musclés, performances impressionnantes… sur le papier. Car dans la réalité, si ce SAC est agréable à mener, il souffre d'un manque certain de caractère. Cette version n'est sans doute pas la meilleure offre de la gamme.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	300 à 5 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 2 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,56 / 1,84 / 1,57
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	560[1]

[1] donnée constructeur

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7,7		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 54	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, cam. recul, banq. 40/20/40 + dossier réglable sur 12°, dét. pluie/lum., freins M Sport bleus, full LED, hayon élec., jantes 20", modes conduite, rég./lim. vit., sièges AV Sport et sellerie Alcantara/cuir végan, susp. adapt. M, écran tactile, Android Auto et Apple CarPlay, GPS, hi-fi, USB-C, volant M avec palettes…

Options (€)

Conduite semi-autonome	2 000
Peinture métallisée	950
Sièges AV électriques	960

Ford Mustang Mach-E *Une appellation méritée ?*

GT 487 Extended Range — **81 990 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **16 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Pour beaucoup, Mustang GT est synonyme d'un V8 et d'une sonorité rauque. Mais avec le Mach-E GT, il va falloir se faire une raison. Autre temps, autres mœurs, celui-ci est électrique. Derrière son volant, Ford a voulu néanmoins que le conducteur retrouve certaines sensations, comme un train arrière très joueur. Malgré son poids, le Mach-E GT qui bénéficie de l'Adaptive MagneticRide, suspension héritée de la Mustang thermique qui adapte l'amortisseur au mode de conduite. Mais cela reste un SUV et la direction, un peu trop artificielle, se révèle peu informative. Dans cette livrée GT, le Mach-E reçoit une batterie de 99 kWh, la même que celle de la version AWD Extended Range, avec une autonomie annoncée de 500 km, qui sera difficile d'atteindre, d'autant plus si vous avez le pied en adéquation avec ce que vous attendez des 487 ch. Car ces derniers sont bien là. Comme toute voiture électrique, ça pousse. Malheureusement, cela s'essouffle assez vite, et la vitesse maximale est limitée à 200 km/h.

Le freinage se montre convainquant mais la pédale est difficile à doser. Son tarif a pris 3535 € depuis 2022.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1096.**

+ Caractère vif
Dotation
Performances

– Autonomie
Tarif (+ 3 535 €)
Freinage difficile à doser

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Evidemment, quand on porte le nom de Mustang, on se doit de délivrer des performances à la hauteur de son nom. C'est le cas pour ce SUV Mach-E GT, même si, modèle électrique oblige, elles seront de courte durée si vous voulez avoir suffisamment d'autonomie pour aller à la prochaine borne de recharge.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/99
Puissance maxi (ch à tr/mn)	487/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	860/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,71/1,88/1,60
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	100/402

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 500		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 20	Charge normale/rapide : 1h30/0h45	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès/dém. sans clé, AFIl, cam. 360°, clim auto, hayon mains-libres, feux de route intelligents, jantes alliages 20", régulateur de vit. adaptatif, sellerie simili cuir, écran tactile 15" + GPS, sièges avant Sport électriques et chauffants, système audio B&O, suspension pilotée, Park Assist…

Ford Mustang *Le côté obscur de la force*

V8 453 ch Dark Horse — **71 300 €**

Rejet de CO_2 : **279 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **36 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

NOUVELLE VERSION



Malgré les normes antipollution, la Mustang revient avec un septième opus très remanié. La version la plus sauvage de la gamme, baptisée "Dark Horse", promet encore des sensations savoureuses.

À l'occasion de ses 60 ans, la légende américaine inaugure sa septième génération, au tarif imbattable de 59 300 € pour le coupé GT (ajoutez 4 500 € pour rouler en cabriolet) et de 71 300 € dans le cas de la version Dark Horse ici à l'essai. À ce prix et malgré un malus exorbitant, cette nouvelle Mustang reste une bonne affaire face à la concurrence… Sous le capot se trouve un V8 5 litres atmosphérique associé à une boîte manuelle Tremec à 6 rapports, un différentiel autobloquant Torsen, des barres antiroulis majorées et d'une suspension pilotée MagneRide affermie. Bref, une Mustang parfaite pour jouer sur circuit. Avec 453 ch et 540 Nm, mais aussi 1 837 kg à mouvoir, cette authentique muscle car est surtout attendue "au tournant". Sans problème, l'amortissement piloté MagneRide éradique le roulis en virage, en absorbant les déformations de la chaussée. Une mise en confiance qui repose aussi sur un train avant verrouillé sur sa trajectoire. La motricité irréprochable permet en outre, grâce au différentiel autobloquant mécanique, de coller l'accélérateur au plancher en sortie de virage sans crainte. Même sur sol humide et avec un ESP plus permissif une fois enclenché l'un des trois modes "énervés" (Sport, Circuit ou Dragster), le train arrière ne botte jamais en touche. Rassurez-vous, la Dark Horse sait aussi se montrer civilisée, avec son lot d'équipements de confort, ses aides à la conduite dernier cri et son contenu numérique moderne et connecté.

+ Agilité, efficacité, sonorité
Pas inconfortable
Prix/prestations

− Détails de finition
Consommation élevée
Malus de 60 000 €

Le V8 de cette Dark Horse s'exprime jusqu'à 7 500 tr/mn

La Dark Horse sait aussi se montrer civilisée, avec son lot d'équipements de confort.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1160.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Cette Mustang est tout sauf une familiale… Moteur plus démonstratif et trains roulants optimisés: cette version Dark Horse justifie amplement son surcoût à l'achat par rapport à la GT. Cette auto incroyablement attachante est même une bonne affaire, à ce niveau de puissance et de prestations, et ce, malgré la sévérité du malus.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	5 038
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	453 à 7 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	540 à 5 100
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,82/1,92/1,40
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	381

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	279
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 12		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 61	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. sans clé, aide au park. AV/AR, cam. de recul, clim. bizone, combiné d'instru. num. 12,4 pouces, détec. pluie/lum., feux avant 100 % LED, frein. auto. d'urg., GPS, jantes alu 19 pouces, lect. panneaux, induction, régul. de vit. adapt., sellerie cuir, sièg. AV semi-élec. (chauff. et ventilés), surv. angl. morts, susp. pilotée, syst. audio Bang & Olufsen, multimédia sur écran tactile 13,2 pouces…

Options (€)

Peinture métallisée	900
Pack Style Dark Horse (étriers bleus…)	1 500



Honda Civic *La traction fatale*

Type R — **57 220 €**

Rejet de CO_2 : **186 g/km** | Malus écologique : **35 346 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



La nouvelle Civic Type R délaisse la panoplie de Goldorak, mais n'est toujours pas spécialement discrète.

Reprenant la base de la onzième génération de Civic qui en profite pour flirter avec les 4,60 m de long, la Type R FL5 grandit encore, s'élargissant de 9 cm par rapport à l'offre classique. Sans oublier d'opter pour une parure de guerre : kit carrosserie, ouverture sur le capot avant et aileron ; une panoplie un peu moins ostentatoire qu'avant qui pourrait laisser penser qu'elle s'est assagie, mais son 2.0 turbo porté à 329 ch prouve le contraire. À bord, le conducteur apprécie les baquets au maintien irréprochable et assez moelleux pour ne pas verser dans l'inconfort. Exception faite de la Ford Focus ST, la Type R est la seule à proposer une bonne vieille boîte manuelle. La commande absolument parfaite pousse à profiter au maximum. Comme précédemment, les trois programmes de conduite (Confort, Sport et R+) influent sur une multitude de paramètres : direction, réponse moteur, amortissement... S'y ajoute désormais un mode Individual pour régler chaque paramètre séparément. Efficace !

+ Efficacité châssis incroyable
Agrément moteur / boîte
Polyvalence

– Hausse de tarif peu justifiable
Fiscalité confiscatoire
Gabarit

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1123.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Côté pile, la Type R sale la note et facture ses charmes la bagatelle de 57220 € (+ 2220 € déjà), avec en plus un malus assassin. Cela fait beaucoup pour des progrès assez mesurés sur sa devancière. Sauf qu'ils sont suffisants pour fixer de nouvelles références chez les tractions ultra sportives, avec une offre absolument unique.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1996
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	329 à 6500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	420 à 2200
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,59/1,89/1,41
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	410

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	275
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8.2

Ville : 11,4	Route : 7,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 570	Capacité réservoir (l) : 47	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ABS, AFU, ESP, alerte anti-collision, amort. adaptatif, AFIL, clim auto bizones, modes de conduite personnalisables, différentiel autobloquant, écran multimédia 9 pouces avec GPS, 8 HP, connections Apple Carplay/Android Auto et 4 prises USB, jantes alu 19 pouces, phares adaptatifs, reconnaissance des panneaux, rég. adaptatif, sellerie en daim synthétique, sièges AV sport, surv. angle mort avec véhicule en approche, capteurs pluie…

Options (€)

Peinture métallisée	650

Hyundai Ioniq 5 N *Surprise sur prise*

84 kWH 609 ch — **78 000 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **5 ans, km illimité**



Cette Hyundai Ioniq 5 N offre des sensations incroyablement naturelles par des moyens artificiels.

Les sportives électriques les plus extrêmes changent la donne. La disponibilité immédiate de leurs moteurs et la violence des accélérations perturbent l'oreille interne et maltraitent les organes. Mais une émotion doit aussi passer par un comportement et une authenticité que seule la technologie thermique était capable de distiller. Pour s'en approcher, le Ioniq 5 N simule des passages de rapport, avec une bande son digne d'un bon vieux multicylindres. Le résultat ? Absolument épatant ! Une fois le mode N e-Shift enclenché, la première Hyundai N électrique y parvient avec un incroyable talent. L'illusion est parfaite, malgré la présence de deux moteurs synchrones cumulant 609 ch et 740 Nm, voire même 650 ch et 770 Nm avec la fonction Boost. Soulignons également l'équilibre ludique et les réactions progressives à la limite. La suspension pilotée, qui offre un bon maintien de caisse sans dégrader le confort, distille un toucher de route agréable et s'accorde à une direction incisive, à des pneus spécifiques et à un freinage au ressenti assez naturel.

+ Plaisir de conduite
Comportement
Confort préservé

– Interface complexe
Mode drift délicat
Addition salée

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1149.**

NOTRE AVIS ★★★★★

Sans être la plus efficace, la Hyundai Ioniq 5 N est la sportive électrique qui donne le plus de plaisir aux puristes. Son incroyable talent à distiller de vraies sensations mécaniques, avec en outre un châssis désarmant de naturel malgré les artifices techniques marque un tournant historique sur ce type d'autos.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	nc/84
Puissance maxi (ch à tr/mn)	609/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	740/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,71/1,94/1,58
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	480

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	260
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 448

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 21,2	Charge normale/rapide : 7h35/0h18	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès et dém. sans clé, affichage tête haute, AFIL actif, AFU, cam. 360 °, chargeur inversé, clim. auto. bizone, conduite autonome niveau 2, hayon élec., instrum. 12,3 pouces, jantes alu 21 pouces, syst. audio multim. avec écran central tactile 12,3 pouces/GPS/Apple Car Play et Android Auto, toit panoramique…

Options (€)

Peinture spéciale	900

Lotus Emeya *Autres temps, autres moeurs*

612 ch / 102 kWh S — **129 890 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **5 ans ou 150 000 km**

NOUVEAU MODÈLE



Lotus change de monde : fini le petit coupé léger, place aux voitures électriques haut de gamme. Ainsi, l'Emeya se positionne en rivale de la Tesla Model S, mais avec une touche de sportivité en plus.

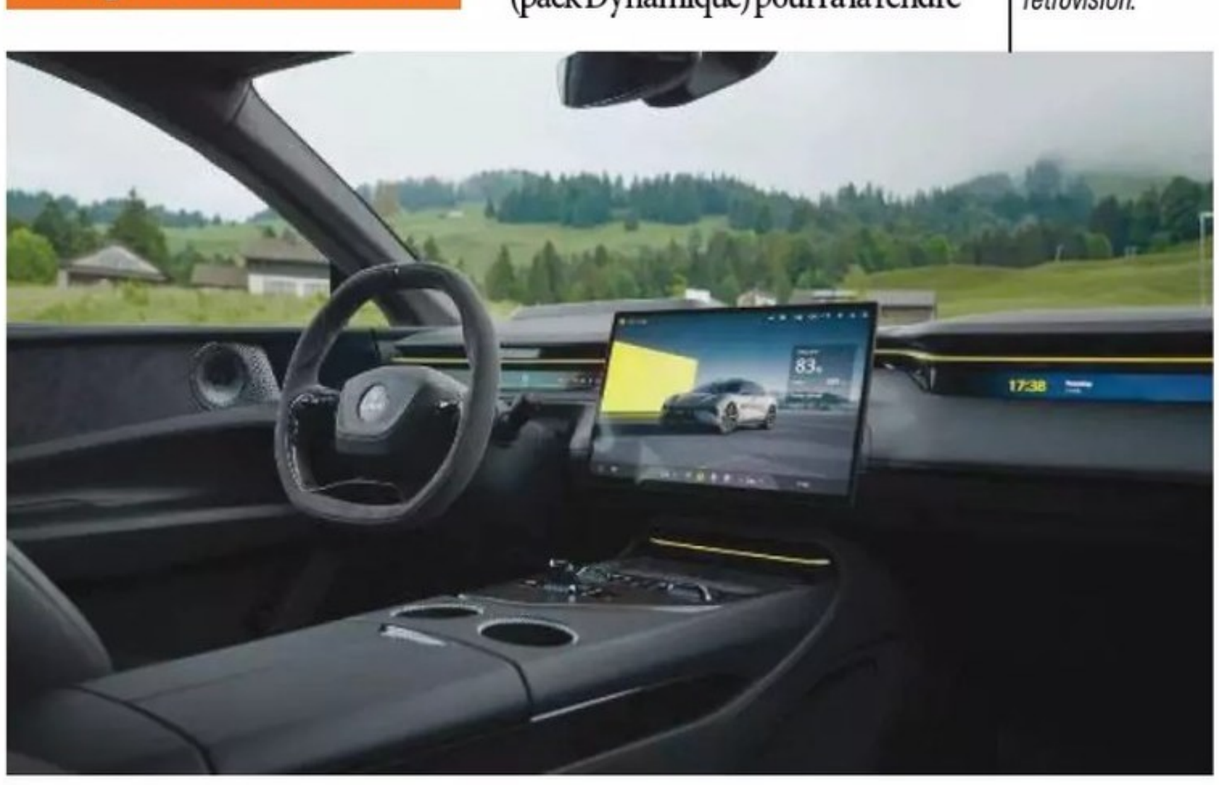
Soyons clair : Geely, propriétaire de Lotus, veut casser le code ancestral de Colin Chapman. Avec l'Emeya, la légèreté n'est plus le maître-mot. Cette nouvelle berline au look dynamique (capot plongeant, ligne de toit fuyante...) affiche plus de 2,5 t., batteries obligent. Mais cette masse provient aussi d'un habitacle richement doté : sono KEF, sièges massants, 5 écrans dont ceux pour les rétroviseurs (peu pratiques)... Est-il raisonnable d'emmener cette berline dans les Alpes autrichiennes ? Etonnament, oui. Les 600 ch et 700 Nm de couple de cette version S font oublier la masse démesurée, mais équilibrée (50/50). Le puissant freinage est couplé à une forte régénération de l'énergie qui permet d'apprécier les enchaînements de virages. L'auto se montre saine tout en étant précise, maniable et vive. L'option roues arrière directrices (pack Dynamique) pourra la rendre plus joueuse. Le mode Sport resserre les maintiens latéraux des sièges et affermit les suspensions.

+ Agilité et maniabilité
+ Performances de haut niveau
+ Recharge très rapide
− ADAS peu convaincantes
− Masse très élevée
− Ergonomie des commandes

Malgré sa masse, la Lotus Emeya fait preuve d'une belle agilité

Sur les autoroutes allemandes, elle approche les 250 km/h avec facilité et en silence. Pour la recharge, il faudra s'orienter vers des bornes ultra-rapides (420 kW) pour bénéficier des bienfaits de l'architecture 800 V. Malgré ses nombreux lidars et capteurs, la Lotus affiche des défauts en conduite semi-autonome : les aides manquent de fluidité et leur déconnection est fastidieuse. Des corrections sont attendues, d'autant plus que l'Emeya n'est pas la plus abordable des berlines sportives électriques haut de gamme.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1166.



L'habitacle de la Lotus Emeya compte pas moins de cinq écrans, dont deux pour la rétrovision.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Difficile de faire la fine bouche tant l'Emeya cumule les qualités. Son châssis lui permet d'être à l'aise sur autoroute comme sur les routes sinueuses. Son moteur offre des envolées interminables. Sa batterie se recharge à la vitesse de l'éclair. Seules ses aides à la conduite font baisser la note finale. Mais pour peu de temps...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	-/-
Batterie / Capacité (kWh)	NMC / 102
Puissance maxi (ch à tr/mn)	612 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	710 / nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	5,12 / 2,01 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	34 / 509[1]

[1] Av / Ar

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,15
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 500

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 17,7	Charge normale/rapide : 5 h 30 / 20 min	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/dém. mains-libres, aff. tête haute, aide park. auto, aileron AR et grille AV actifs, clim auto 4 zones, hayon élec., induction, compt. num. 12,6", jantes 21", Matrix LED adapt., pompe à chaleur, rég. vit. adapt., rétros ext. élec., sièges AV/AR ventil./chauff., susp. pneum. act., écran tactile 15,1", GPS, écran passager 12,6", écran AR 8", toit en verre…

Options (€)

Pack dynamique	7560



Lamborghini Urus *Diaboliquement vôtre*

▶ Performante 666 ch — **235 337 €**

Rejet de CO_2 : **320 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Une Urus hybride rechargeable restylée est arrivée, mais cette Performante reste telle quelle.

Pour gagner en performances, le 4.0 V8 biturbo de cet Urus diabolique gagne 16 ch, l'engin perdant 47 kg grâce à ses nombreuses pièces en carbone (en option pour le capot et le toit). Abaissé de 20 mm, doté de voies élargies de 16 mm, plus "routier", il reçoit un bouclier aux ouvertures dirigeant le flux d'air au-dessus des roues avant. L'aileron arrière intégré permet un gain de 38% en appui. La cartographie de la pédale d'accélérateur est revue pour être plus réactive, comme les changements de vitesse. Le nouveau différentiel central Torsen et le torque vectoring donnent davantage de couple aux roues arrière. Quant au V8 biturbo, il conserve son souffle et son couple pour des accélérations franchement impressionnantes. Sous le contrôle de l'antiroulis actif et des 4 roues directrices, le lourd Urus joue alors (presque) les ballerines. La direction, très précise, offre un excellent feeling; les réactions sont vives, mais assez progressives pour ne pas surprendre. Et pour stopper cet attelage, les freins carbone-céramique de série rassurent.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1128.

+ Moteur brillantissime
Comportement
Polyvalence préservée

– Tarif en forte hausse
Masse toujours élevée
Équipement de série

NOTRE AVIS ★★★★★

Avec son caractère rageur et son agilité étonnante, l'Urus Performante devient au choix plus affûté ou ludique. Quoi qu'il en soit, les performances bluffantes ne l'empêchent pas de rester parfaitement utilisable au quotidien. Une offre à multiples facettes, idéale pour les happy few qui pourront signer le chèque.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3 996
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	666 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	850 à 2 300
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	5,14/2,03/1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	616

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	306
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 14,1		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 85	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 roues directrices, 6 airbags, aide au parking AV/AR, antiroulis actif, clim. auto., dém. sans clé, détec. pluie/lum., diff. central Torsen, freins carbone-céramique, instru. num., intérieur Alcantara, jantes 22 pouces, phares full LED adapt., régul. de vit., susp. pilotée, écran tactile multimédia, GPS, USB, syst. audio DAB…

Options (€)

Capot carbone	5 672
Sono 3D Bang & Olufsen	6 957
Peinture spécifique	18 000

Lotus Eletre *Le poids de l'héritage*

▶ S 603 ch — **123 090 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **5 ans ou 150 000 km**



Contrairement à une Elise, vous ne risquez pas de rater l'Eletre dans votre rétroviseur...

Si pour vous, Lotus, c'est l'Elise, l'Esprit... ou l'Elan, alors l'Eletre risque de vous faire un choc. Ce char d'assaut rubicond est en effet un SUV électrique embarquant une batterie de 112 kWh promettant une autonomie de plus de 500 km. Sur la route, avec 603 ch, l'Eletre S ne craint pas grand monde au feu vert. Mais une fois passée la griserie des accélérations foudroyantes, les sensations déçoivent clairement aux standards de la maison. Toutefois, saluons l'aisance assez sidérante avec laquelle l'Eletre fait oublier son poids grâce à sa suspension pneumatique pilotée et, en option, un antiroulis actif et des roues arrière directrices. Bref, ce modèle se révèle très talentueux dans son genre mais à plus de 120 000 €, plus de charisme aurait été bienvenu. Néanmoins, ce modèle est surtout attendu sur les bons de commande. Car, si l'Eletre parvient à générer la même rente qu'un Cayenne chez Porsche pour perpétuer en parallèle une gamme de "vraies" Lotus, alors il aura rempli sa mission.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1141.

+ Performances et agilité
Confort/habitabilité
Vitesse de charge

– Manque de sensations
Ergonomie confuse
Tarif ambitieux

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'Eletre est un excellent SUV électrique, peut-être même le meilleur quand on aime conduire. Reste que l'assimiler à une Lotus risque de demander un peu d'indulgence, ou au moins d'habitude... Gageons que la question se posera beaucoup moins s'il produit le coup de fouet espéré sur les ventes de la marque.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion/112
Puissance maxi (ch à tr/mn)	603/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	710/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	5,11/2,02/1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	688

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	258
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 535		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 23,9	Charge normale/rapide : 5h50/20 min[1]	

[1] 22 kW/350 kW, de 10 à 80 %
* Données constructeur.

Équipements de série

Accès/démarrage sans clé, 6 airbags, AFIL, aide au stationnement + cam. de recul, aff. tête haute, clim auto bizone, chargeur induction, hi-fi KEF 23HP 2 160 W, aérodynamique active, jantes alliage 22 pouces…

Options (€)

Freins carbone-céramique	11 760
Roues AR directrices + antiroulis actif	6 600
Conduite autonome niveau 2	2 400
Toit vitré intelligent	1 800

McLaren Artura *Mélange des genres*

▶ 3.0 V6 Hybride 680 ch — **247 000 €**

Rejet de CO_2 : **104 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **3 ans, km illimité**



Sur la McLaren Artura, l'association d'un "petit" 3.0 V6 biturbo et d'un bloc électrique impressionne ! L'ensemble, fort de 680 ch, expédie le 0 à 100 km/h en 3 s et passe les 300 km/h 18 s plus tard ! De plus, elle peut rouler en silence pendant près de 30 km ou recharger ses batteries en roulant en mode Track. Il ne lui manque qu'une bonne bande son comme à bord d'une certaine Ferrari 296 GTB. Peut être élevés pour une McLaren, ses 1 552 kg en font une vraie plume par rapport à ses autres rivales dotées d'une technologie comparable. Quelques virages suffisent à comprendre les bienfaits de ce poids réduit. Sa suspension pilotée qui propose trois modes distincts, n'est pas obligée d'être raidie de manière caricaturale pour la river au sol. Les capacités d'absorption impressionnent tout en offrant un confort de haut niveau. Sa direction à assistance hydraulique presque unique aujourd'hui apporte un ressenti dont on ne peut que regretter la rareté. Un tel apanage permet à l'Artura d'offrir un toucher de route d'une incomparable pureté.

L'Artura est la première McLaren à opter pour un V6 hybride.

+ Polyvalence
Performances
Suspension prévenante

− Sonorité décevante
Tarifs (+ 14 500 €)
Accès aux parkings

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1146.**

NOTRE AVIS ★★★★★

La McLaren Artura démontre que l'hybridation ne dénature pas la pureté et le plaisir de conduite. Sans être aussi performant, ni aussi musical que celui d'une Ferrari 296 GTB, son V6 remplit parfaitement sa fonction. C'est pourtant bel et bien son excellent châssis et son toucher de route unique qui en font une sportive exceptionnelle.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2 993/2 turbos
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium ion/7,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	680 à 7 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	720 à 2 250
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM8 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,54/1,91/1,19
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	150

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	330
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,6		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, aide au démarrage en côte, ABS, clim auto bizones, ESP, détecteur de pluie et de luminosité, freins carbone céramique, jantes forgées 19 et 20 pouces, régulateur de vitesse, surveillance de pression des pneus, suspension pilotée, système multimédias avec écran tactile 8 pouces, GPS/prise USB, volant cuir réglable électriquement…

Options (€)

Echappement sport	4 450
Pack carbone extérieur	21 600
Peinture sur demande	9 490

Maserati Grecale *Chant du cygne*

▶ 3.0 V6 530 ch Trofeo — **127 600 €**

Rejet de CO_2 : **254 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **44 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



Malgré des ventes confidentielles du Levante, Maserati se doit d'avoir un second SUV. D'une taille inférieure, le Grecale, dans sa version sportive, reçoit l'inédit V6 Nettuno de 530 ch, alimenté par deux turbos. Après avoir trouvé le bouton de mise à feu niché sur le volant, le réveil de la mécanique qui fait vibrer toute la caisse met tout de suite dans l'ambiance. Sauf que la sonorité quelconque à l'usage ne correspond pas vraiment aux promesses du démarrage. La gestion de la boîte automatique qui choisit systématiquement le rapport le plus élevé possible quitte à faire vibrer exagérément le V6 n'arrange pas les choses. C'est d'autant plus dommage que le V6 n'est pas du genre à faire semblant. Sa capacité à signer un 1 000 m départ arrêté en 22"8 prouve qu'il est particulièrement efficace, mais sa capacité à tout donner tout de suite nuit à son tempérament à l'approche de la zone rouge. De son côté, le châssis met en avant toute sa technologie et sa suspension pneumatique offre du confort.

Le Maserati Grecale partage sa plateforme baptisée Giorgio avec son cousin Alfa Romeo Stelvio.

+ Confort
Performances
Equipement

− Tarif costaud (+ 9 700 €)
Détails d'ergonomie
Amortissement souple (Corsa)

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1134.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Une personnalité italienne, un label évocateur et un V6 biturbo aussi moderne que performant, la Maserati Grecale Trofeo promet un tempérament de feu sur le papier. Les performances impressionnent dans la vraie vie et le confort étonne, mais ce SUV sportif n'offre pas le caractère emporté que l'on attend d'une transalpine extravertie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3 000
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	530 à 5 300
Couple maxi (Nm à tr/mn)	620 à 3 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,86/1,98/1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	480

Performances

Vitesse maxi (km/h)	285
1 000 m D. A. (s)	22,8
0 à 100 km/h (s)	4,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	3,7
Freinage 90/130 km/h (m)	32/62

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 12		
Ville : 14,8	Route : 11	Autoroute : 10,3
Autonomie (km) : 533	Capacité réservoir (l) : 64	

Équipements de série

6 airbags, ABS, aide au stat. AR avec caméra de recul, Bluetooth, clim auto bizones, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, jantes alliage 21 pouces, sellerie cuir, suspension pilotée, système multimédia avec écran tactile pouces/GPS/prises USB…

Options (€)

Régulateur adaptatif	2 772
Peinture métallisée	1 104
Caméra à 360°	1 008
Conduite semi autonome	5 952

Mercedes GLC *Un hybride performant*

63 AMG S E Performance 680 ch — **142 400 €**

Rejet de CO_2 : **170 g/km** | Malus écologique : **8 770 €** | Puissance fiscale : **37 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Le nouveau GLC, dans sa livrée 63 AMG, ne fonctionne qu'au 4-cylindres turbo hybride, épaulé donc par une machine électrique. L'ensemble affiche des chiffres en net progrès par rapport à l'ancienne version : 170 ch de plus, 0,3 seconde de moins au 0 à 100 km/h, 121 g/km d'émissions de CO_2 en moins, et un prix largement en baisse (grâce à un malus moindre). En mode électrique, il est même possible de rouler 12 km sans aucun bruit. Cela dit, l'hybride est ici dédié à la performance : l'apport du moteur électrique offre un boost immédiat à la moindre sollicitation de l'accélérateur. Les 200 km/h sont facilement atteints. Mais ce GLC se débrouille aussi très bien sur petites routes sinueuses. Seule la boîte semble ne pas cadrer avec le décor sportif. Hésitante à rétrograder, elle se montre lente à passer au rapport supérieur. Heureusement, Mercedes propose un vrai mode manuel pour conserver le régime moteur au plus près du rupteur. Quant au confort, la suspension pilotée et l'antiroulis actif permettent d'envisager de longs trajets.

Sous ses atours de SUV familial, le GLC cache une motorisation hybride rechargeable de près de 700 ch.

+ Performances
Châssis
Présentation

– Boîte hésitante
Réglages compliqués
Noblesse perdue

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1145.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Fini le ronronnement du V8. Il faudra maintenant s'habituer à la puissance brute du 4-cylindres et à l'efficacité du boost électrique. Le Mercedes GLC 63 AMG nouvelle mouture est ainsi meilleur dans tous les compartiments, y compris celui du prix. Les fans du V8 devront donc s'y faire. Le monde change…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 991 / 1 turbo
Batterie / Capacité (kWh)	Li-Ion / 6.1 (brute)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	680 / nc[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	1 020 / nc[2]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	4,75 / 1,92 / 1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	470

[1] 476 ch (+ 204 ch élec.) [2] 545 Nm (+ 300 Nm élec.)

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	275[1]
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

[1] Bridée électroniquement

Consommations *

MOYENNE (l / 100 km) : 7.5		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 12[1]	Capacité réservoir (l) : 65	

[1] électrique
* Données constructeur.

Équipements de série

Accès et dém. sans clé, affich. tête haute, AFIL active, 6 airbags, cam. 360°, chargeur embarqué 3,7 kW, clim auto 4 zones, jantes 20", roues AR direct., sièges AV chauffants, susp. pilotée, écran tactile 11,9" / GPS connecté / prise USB / Apple CarPlay et Android Auto, toit vitré panoramique…

Options (€)

Conduite semi-autonome niv. 2	2 950
Peinture métallisée	1 000

MG 4 *Elle en a l'air et la chanson*

435 ch / 64 kWh 4WD XPower — **35 490 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus / Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**



La MG4 se muscle avec la version XPower. Sous le capot, deux électromoteurs délivrent, aux quatre roues, 435 ch. Aux 245 ch habituellement proposés sur le train arrière de la MG4 autonomie étendue, s'ajoutent à l'avant les 204 ch de la machine électrique de la MG4 standard. Le tout est alimenté par une batterie de 64 kWh (brute) qui peut se brancher sur une borne délivrant jusqu'à 140 kW. Sur circuit, la MG4 XPower se débrouille plutôt bien : ses départs sont foudroyants, sa motricité est excellente et son freinage, mordant et endurant. En revanche, la consommation alors enregistrée (plus de 30 kWh / 100 km) entraînera une autonomie ridicule. Pour atteindre l'autonomie annoncée par le constructeur, il faudra alors repasser en mode Normal, voire Eco. À noter que, sur route, l'auto affiche un comportement sain et confortable, la direction se montrant communicative. Côté tarif, MG compense largement l'absence de bonus avec 5 000 € de remise…

Hormis la couleur des étriers de frein ou encore le logo XPower, peu d'éléments annoncent la puissance de cette MG4.

+ Rapport prix / performances
Freinage endurant
Comportement et motricité

– Finition perfectible
Volume du coffre
Présentation peu sportive

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1144.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La MG4 XPower est certainement LA « sleeper 2.0 ». Une vraie sportive qui dissimule tant bien que mal ses performances dans une livrée passe-partout. Ou presque : un œil aguerri aura remarqué les détails qui trahissent les capacités de cette électrique qui passe de 0 à 100 km/h en 3,8 s, soit aussi vite qu'une Audi RS 3.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	Li-ion / 64 (brute)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	435 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	600 / nc
Transmission	intégrale non permanente
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,29 / 1,84 / 1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	350

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 385	
Ville : nc / Route : nc / Autoroute : nc	
Conso. (kWh/100 km) : 18,7	Charge normale / rapide : 7 h / 26 min

* Données constructeur.

Équipements de série

Accès / dém. mains-libres, AFIL, 4 airbags, Bluetooth, câble type 2 mode 3, cam. 360°, clim auto, détect. pluie / lum., compt. num. 7", jantes 18", pédalier alu, pompe à chaleur, rég. vit. adapt. / lim. vitesse, rétros ext. élec. / chauffants, siège cond. élec., sièges AV et volant chauffants, écran tactile 10,25" / GPS connecté / Apple CarPlay et Android Auto / USB…

Options (€)

Peinture métallisée	650

Pagani Utopia *Rendez-vous avec l'excellence absolue*

6.0 V12 864 ch — **2580 000 €**

Rejet de CO_2 : **nc** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **nc**

NOUVEAU MODÈLE



Plus incroyable que la plus spéciale des Ferrari, plus extraordinaire que la plus explosive des Lamborghini, la Pagani Utopia se laisse approcher pour un premier galop d'essai… mémorable.

Pagani tient une place à part dans le monde des supercars. Une Bugatti ? Bien plus lourd ! Une Valkyrie ? Nettement moins exploitable ! La qualité de fabrication permet à l'Utopia d'être une imbrication d'œuvres d'art. Son volant est, par exemple, usiné dans un seul bloc de 40 kg d'aluminium, pour en extraire 1,5 kg d'une perfection absolue. La qualité de finition est scrutée au micron, c'est-à-dire au millimètre de millimètre. Et si une pièce présente le moindre défaut, c'est recalage et retour à l'usinage. Deux polissages consécutifs infructueux et c'est la case poubelle ! Un seul mot prévaut : perfection. Sous le capot, le V12 biturbo de 864 ch, sitôt démarré, fait parcourir des frissons le long de l'échine du conducteur. L'Utopia ne cache pas son caractère. Ce 6 litres est bestial. A 3000 tours, le cockpit se transforme en catapulte et une main divine vous tape dans le dos, en vous projetant l'horizon dans le pare-brise. Et cerise sur le gâteau : notre modèle d'essai était équipé d'une transmission mécanique. Quel plaisir de retrouver cette succession de mouvements quasi oubliés consistant à décomposer les phases de débrayage, de sélection du rapport puis de réembrayage. D'autant que son maniement est à la hauteur du spectacle, ferme, précis, avec un embrayage civilisé. Enfin, le comportement routier est tout aussi sidérant. L'Utopia prend ses appuis avec une facilité sidérante, et le compromis entre efficacité et confort a encore progressé d'un cran.

+ Esthétique nouvelle
Légèreté record
Comportement enjoué

– Prix hors catégorie
Seulement 99 exemplaires
Plus disponible

Chaque détail est une création, et la conception est pleine d'esprit

L'habitacle de l'Utopia fait entrer dans un monde unique qui allie parfaitement tradition et high-tech.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1164.**

NOTRE AVIS ★★★★★

Imaginez le mélange savant d'une F40, d'une F50 et d'une Carrera GT réunies et remises au goût du jour au travers d'une technologie ultramoderne servie par des performances fulgurantes. La Pagani Utopia est tout simplement une œuvre d'art, dont le tempérament bestial atteint un degré d'aboutissement sidérant.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	12 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	5 950
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	864 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	1 100 à 2 800
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,64 / 2,03 / 1,18
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	nc

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	350
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : nc

Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **nc**	Capacité réservoir (l) : **72**	

* Données constructeur.

Équipements de série

Antipatinage et contrôle de la trajectoire réglable au volant, caméra de recul, contrôle de pressions, freins Brembo carbone-céramique, jantes alliage 21" (AV) et 22" (AR), vitres et rétros électriques, sellerie cuir…

Options (€)

Boîte mécanique robotisée à palettes	nc
Carrosserie carbone apparent, non peinte	nc
Peinture et finition personnalisées	nc



Mini Countryman *Trop de compromis*

All4 300 ch JCW — **57 000 €**

Rejet de CO_2 : **181 g/km** | Malus écologique : **24 291 €** | Puissance fiscale : **19 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Le nouveau Countryman frôle les 4,50 m de long. Difficile de se dire encore Mini !

Malgré l'embonpoint certain pris par le nouveau Countryman, Mini maintient son offre sportive JCW (John Cooper Works) fort ici de 300 ch. Mais le résultat est pour le moins mitigé. Trop linéaire dans ses montées en régime, le bloc déçoit aussi en performances. Même constat côté comportement. Avec cette version JCW, le conducteur s'attend à disposer d'un Countryman précis et efficace... mais il privilégie le confort avec un amortissement trop souple : la direction perd toute précision lors des fortes accélérations, et la transmission intégrale ne parvient pas à gommer cela. Pourtant, le style de ce SUV annonce la couleur : le rouge. Ce thème à l'esprit très sportif est partout, des surpiqûres à l'écran tactile rond, en passant par l'éclairage d'ambiance. Mais ce Countryman, même dans cette version JCW, reste un SUV familial avec une banquette arrière coulissante, une belle habitabilité, et un coffre plus généreux que celui des versions hybrides. En revanche, côté prix, l'addition déjà salée, devient indigeste avec le malus écologique et la taxe au poids.

+ Confort
Habitabilité
Présentation

− Sensations
Performances
Prix

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1158.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

A trop vouloir ménager la chèvre et le chou, Mini ne parvient pas à proposer un Countryman JCW digne de son label sportif. Certes le SUV se montre confortable et accueillant, mais il oublie la vocation première d'une version "John Cooper Works" : offrir des sensations. Le seul frisson ici sera celui de l'addition.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	300 à 5 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 2 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,45/1,85/1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	500

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	26,6
0 à 100 km/h (s)	6,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5
Freinage 90/130 km/h (m)	32/67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 9		
Ville : 9,9	Route : 8,6	Autoroute : 8,4
Autonomie (km) : 600	Capacité réservoir (l) : 54	

Équipements de série

8 airbags, aff. tête haute, aide park. AV/AR + caméra recul, banquette couliss., clim auto bizone, frein. urg. auto, full LED, induction, jantes 20 pouces, rég. vit. adap., syst. multimédia tactile/Apple CarPlay/GPS/hi-fi/USB…

Options (€)

Pack L	4 350
Pack XL	7 970

Porsche 911 *Se prendre pour Lewis*

GT3 RS 525 ch — **253 454 €**

Rejet de CO_2 : **305 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**



L'imposant aileron mobile typé DRS s'adapte en fonction de la situation sur la route. Si la 911 est restylée cette version reste telle quelle.

Cette 911 GT3 RS est bel et bien homologuée pour la route malgré ses ailes entièrement retravaillées, ses nombreux éléments carbone et son énorme aileron, un appendice qui plus est actif à la façon du système DRS utilisé en Formule 1. Sous le capot, le flat 6 atmosphérique gagne 15 ch par rapport à celui de la GT3. Anecdotique mais toujours agréable pour le plaisir. Car à partir de 5 000 tr/mn, la 911 sort les crocs, à 6 000 : la poussée augmente. À 7 000 : la stridence de l'échappement incite à lever le pied, mais il ne faut surtout pas car le meilleur est à venir. Les derniers 2 000 tr/mn (rupteur à 9 000) sont jouissifs. Et pour le comportement routier, les roues arrière directrices facilitent les prises de corde sans saturer le train avant. Mais, tout n'est pas rose. La boîte PDK peine un peu, même en mode Track, à rétrograder au bon moment, et il faut dans les passages lents, reprendre la main par les palettes au volant. Dernier grief, cette déclinaison n'a plus de coffre avant !

+ Débauche technique
Caractère mécanique
Freins indestructibles

− Absence de coffre
Tarif élevé
Boîte pas toujours réactive

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1120.**

NOTRE AVIS ★★★★★

Peut-être que la Porsche GT3 RS est insupportable sur route. Peut-être qu'elle est totalement inadaptée en ville. Peut-être que sa consommation est indécente. Peut-être... mais on s'en moque. Cette auto a pour seul but de procurer un plaisir immense une fois le contact mis. Et c'est clairement plus que réussi !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. à plat, essence
Cylindrée (cm³)	3 996
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	525 à 8 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	465 à 6 300
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,57/1,90/1,32
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	nc

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	296
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 13,4		
Ville : 17,6	Route : 9,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 64	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, autobloquant piloté, baquets carbone, carrosserie majoritaire en carbone, clim auto bizone, contrôles de traction et de stabilité, régul./limiteur de vitesse, jantes en alu forgé de 20 et 21 pouces, capteurs pluie/lumin., syst. multimédia avec écran tactile/GPS/ports USB, susp. pilotée réglable depuis le volant…

Options (€)

Freins carbone/céramique	9 264
Levage de l'essieu avant	3 156
Peinture métallisée	3 600
Phares matriciels à LED	3 546

Opel Astra *Appellation équivoque*

GSe 225 — **47 650 €**

Rejet de CO_2 : **26 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **10 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Cette Astra reçoit un 1.6 essence de 180 ch et un moteur électrique de 110 ch pour 225 ch cumulés. Elle prend l'appellation GSe que les plus anciens connaissent avec la Monza GSE où «GS» signifiait Grand Sport et le « E » Einspritzung (injection). Aujourd'hui, le « e » met en avant l'électricité. Les temps changent.

L'Astra GSe se distingue par son bouclier avant légèrement plus sportif que sur les autres versions. Mais c'est léger.

Cependant, Opel a tout de même souhaité que sa berline soit plus sportive que l'Astra « normale ». Les ingénieurs ont donc abaissé la garde au sol de 10 mm avec des ressorts plus fermes de 11 %. Dès les premiers tours de roues, la GSe démontre, suite à ses modifications, une perte de confort sans être rédhibitoire. Mais elle se révèle effectivement plus dynamique, moins sensible aux mouvements de caisse. Saluons ainsi la stabilité dans les courbes rapides, des prises de roulis contenues ou encore ses bonnes relances avec le bonus de l'instantanéité grâce à l'hybridation. Mais elle n'est pas devenue sportive pour autant… à cause de ses 1700 kg. Enfin, lors de notre essai, cette GSe a parcouru 50 km en tout électrique, c'est très correct.

+ Douceur en hybride
Equipement plutôt complet
Châssis plus dynamique

– Plus chère qu'une 308 !
Confort ferme
Performances

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1129.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Créer une finition spéciale pour une motorisation plus puissante et lui offrir des réglages plus dynamiques part d'une bonne intention. Malgré cela, cette Astra est loin d'être une vraie sportive. Son tarif prétentieux est aussi un gros point faible, et sa pire ennemie est sa propre sœur hybride, l'Astra de 180 ch.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 598/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	Lithium-ion/12,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	225/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,37/1,86/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	352

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	235
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 1,2		
Ville : **nc**	Route : **nc**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **64**	Capacité réservoir (l) : **42**	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès/démarrage sans clé, AFIL, Bluetooth, caméra 360°, clim auto bizone, chargeur induction, conduite auto. niveau 2, capteurs pluie/lumin., freinage urgence auto, jantes alliage 18 pouces, sellerie Alcantara, sièges AV et volant chauff., syst. multimédia + écran tactile 10 pouces + GPS/radio 6 HP/Android auto et Apple CarPlay…

Options (€)

Affichage tête haute	550
Chargeur embarqué 7,4 kW	400
Pare-brise chauffant	250

Smart #1 *Du souffle sans les jambes*

Brabus 428 ch — **49 315 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **8 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**



Ce modèle du renouveau pour cette firme désormais détenue par des capitaux chinois s'ouvre à des horizons entièrement électriques. Dans cette version Brabus, elle y ajoute des performances décoiffantes grâce à ses deux moteurs électriques totalisant 428 ch. La motricité aux quatre roues et le punch disponible immédiatement impressionnent. Les relances expéditives aussi, puisque la #1 Brabus n'a besoin que de 2,2 secondes pour passer de 80 à 120 km/h. Dans les virages en revanche, si son centre de gravité assez bas et son équilibre autorisent un bon rythme, il faut garder en mémoire un poids conséquent de 1 955 kg. Une surcharge qui engendre des mouvements de pompage sur mauvaises routes, en raison d'un amortissement perfectible. Résultat, la conduite manque un peu de piment, par rapport aux promesses de sa fiche technique. Le manque de ressenti de la direction et son freinage parfois difficile à doser n'arrangent pas les choses. De même, l'autonomie n'est pas exceptionnelle avec une batterie d'une capacité de 62 kWh.

La #1 Brabus se distingue par un kit carrosserie spécifique.

+ Accélérations et relances
Douceur de conduite
Rapport prix/performances

– Poids conséquent
Manque de ressenti
Autonomie moyenne

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

De la puissance, un couple disponible immédiatement et quatre roues motrices: la Smart #1 Brabus a tout sur le papier pour donner le sourire à son conducteur. Ses performances impressionnent et sont à la hauteur des attentes, mais les sensations déçoivent un peu. Aussi efficace soit-il, ce SUV n'a rien de vraiment sportif.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	nc/62
Puissance maxi (ch à tr/mn)	428/nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	543/nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,30/1,83/1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	333

Performances

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	24,7
0 à 100 km/h (s)	3,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie

Moyenne (km) : 290		
Ville : **325**	Route : **320**	Autoroute : **235**
Conso. (kWh/100 km) : **21,3**	Charge normale/rapide : **11 h/30 min**	

Équipements de série

6 airbags, ABS, avert. de changement de voie, banquette coulissante, chargeur à induction, conduite semi-autonome dans les embouteillages, banquette AR coulissante, caméra à 360°, ESP, instrumentation numérique 9,2 pouces, jantes alu 19 pouces, kit carrosserie spécifique, phares Matrix LED adaptatifs, pompe à chaleur, sellerie microfibres, système multimédias avec écran tactile 12,8 pouces…

Options (€)

Peinture Gris Atome mat	880

Smart #3 *Kart d'altitude*

Brabus 428 ch — **47 815 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



Malgré une puissance identique de 428 ch dans sa version Brabus, la Smart #3 annonce davantage de sport que la #1 dont elle est dérivée. Question de réglages châssis différents. Premier contact.

Malgré deux appellations différentes, la Smart #3 pourrait s'apparenter à la version coupé quatre portes du #1 dont elle est dérivée. Chaussant du 20 pouces avec des pneus plus performants, cette version coupé facture son style plus aguicheur par un surcoût de 2000 € par rapport à la version familiale #1. En perdant la très pratique banquette arrière coulissante, le volume de coffre autrefois variable (de 333 à 445 dm³) s'en tient désormais à une contenance de 377 cm³. Les sièges installés plus bas et profitant d'un maintien supérieur sont en revanche plus fermes tout comme la suspension. Ainsi, les sensations de conduite diffèrent. Les mouvements de pompage ressentis sur mauvaises routes abordées à un rythme soutenu laissent place à des mouvements de caisse bien mieux maîtrisés. Ce raffermissement profite à la précision de conduite et à rendre le train arrière moins volage à haute vitesse. Il permet désormais d'exploiter pleinement des performances électrisantes. Avec un 0 à 100 km/h expédié en 4 secondes tout rond et un 1 000 m départ arrêté franchi en 24,4 s, il progresse de respectivement deux et trois dixièmes par rapport à la #1 Brabus de puissance équivalente. La possibilité de passer de 90 à 130 km/h en 3,4 s seulement rend les dépassements incroyablement expéditifs. A ce rythme, l'autonomie déjà modeste à cause de la petite batterie de 66 kWh fond comme neige au soleil, mais vu que le confort dégradé par rapport à la #1 Brabus impose de nombreuses pauses...

+ Performances
Comportement rigoureux
Présentation sportive

– Confort dégradé
Consommations / autonomie
Aspects pratiques

> ***Raffermie par rapport à la #1, elle apparaît plus précise***

La planche de bord arbore une présentation sportive, avec une console centrale ressemblant à celle de l'ancienne AMG GT.



▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1164.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Malgré des dessous techniques proches, le #3 Brabus délivre des saveurs différentes de la #3. Son châssis plus ferme offre davantage de rigueur et d'efficacité pour exploiter ses performances de vraie sportive. Encore faut-il composer avec un équilibre moins facétieux et un confort largement dégradé.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	deux moteurs électriques
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	– / –
Batterie / Capacité (kWh)	66 / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	428 / nc
Couple maxi (Nm à tr/mn)	543 / nc
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,40 / 1,85 / 1,56
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	377

Performances

Vitesse maxi (km/h)	184
1 000 m D. A. (s)	24,4
0 à 100 km/h (s)	4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	3,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 62

Autonomie

Moyenne (km) : 290

Ville : 305	Route : 325	Autoroute : 245
Conso. (kWh/100 km) : 21,5	Charge normale / rapide : 11h / 3h30	

Équipements de série

6 airbags, ABS, affichage tête haute, avertisseur de changement de voie, chargeur à induction, conduite semi-auto en embouteillages, banquette AR coulissante, caméra à 360°, ESP, cockpit numérique 9,2", jantes alu 19", kit carrosserie spécifique, phares Matrix LED adaptatifs, pompe à chaleur, régulateur adaptatif, sellerie microfibres, système multimédia avec écran tactile 12,8"…

Options (€)

Peinture mate	880



Toyota GR Yaris *Opération spéciales*

1.6 turbo 280 ch — **48 800 €**

Rejet de CO_2 : **215 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **17 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

NOUVELLE VERSION

MODÈLE RESTYLÉ



La Toyota GR Yaris dégage un parfum de rallye comme aucune autre sportive. Elle nous revient avec un peu plus de chevaux, un châssis subtilement revu et une boîte automatique optionnelle.

Une transmission intégrale, un moteur trois cylindres turbo explosif concentré dans tout juste quatre mètres de long sont une incitation à rechercher des départementales. Surtout quand la bestiole profite d'une remise à jour censée la rendre plus désirable encore. Les discrètes modifications esthétiques améliorent le refroidissement et l'écoulement de l'air. C'est pourtant bel et bien le moteur fiabilisé et plus puissant ou le châssis subtilement rigidifié que l'on attend au tournant. En passant de 261 à 280 ch et en gagnant 30 Nm de couple, le petit trois cylindres turbo conserve toujours un caractère creux sous 3 000 tr/min, avant d'exploser au delà. Il gagne désormais un effet turbo un peu plus marqué et une pointe de vigueur supplémentaire à l'approche d'une zone rouge fixée à 7 000 tr/min. La nouvelle boîte automatique lisse un peu les sensations, mais sa réactivité irréprochable lui permet de se faire oublier et de garder les deux mains sur le volant. L'incroyable châssis de la GR permet alors d'avaler les départementales avec une incomparable gourmandise. Dotée d'une direction plus douce que précédemment, elle ne se montre pas spécialement facétieuse dans les passages lents, mais son train avant permet d'y rentrer suffisamment fort et son excellente motricité, d'en ressortir encore plus vite. Elle devient joueuse dans les passages à moyenne vitesse et son excellent amortissement offre une énorme confiance quel que soit le revêtement de la route.

+ Concept de sportive unique
Efficacité redoutable sur route
Performances

− Malus rédhibitoire
Consommations au quotidien
Habitabilité / coffre

Le petit trois cylindres turbo devient plus explosif encore



La planche de bord taillée à la serpe et le siège rabaissé de 25 mm favorisent l'ergonomie du pilote.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1164.**

NOTRE AVIS ★★★★★

La GR Yaris est une sportive unique sur le marché. Unique d'abord par sa transmission intégrale concentrée dans tout juste quatre mètres de long. Unique ensuite par son positionnement rallye qui transforme la moindre départementale en spéciales. Unique enfin par son malus assassin qui la rend hélas complètement élitiste.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 618
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	280 à 6 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	390 à 3 250
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4/1,81/1,46
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	174

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	230
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 9,5

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, ESP, assistant au maintien de trajectoire, caméra de recul, cockpit 12,3", feux de jour à LED, feux de route automatiques, indicateur de perte de pression de pneus, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux de signalisation, pédalier alu, régulateur adaptatif, toit en PFRC, sélecteur de modes de conduite et de transmission, sièges baquets, système multimédias avec écran tactile 8 pouces, GPS, connexion Apple CarPlay et Android Auto…

Options (€)

Jantes forgées	2 500



Toyota GR Supra *Esprit manuel*

▶ 3.0 340 M/T Pack Premium — **69 300 €**

Rejet de CO_2 : **199 g/km** | Malus écologique : **60 000 €** | Puissance fiscale : **13 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**



+ Motorisation performante
Silhouette
Ambiance à bord

− Poids élevé
Tarif costaud
Malus écrasant

La pièce maîtresse de cette Supra provient du BMW Z4. Il s'agit d'un 6 cylindres en ligne turbo de 340 ch associé ici à une inédite transmission manuelle. Développée par Toyota avec des éléments ZF, cette commande a nécessité une refonte de la console centrale pour que le conducteur ne se cogne pas la main dans la planche de bord sur les rapports 1, 3 et 5. Ferme, bien guidée et rapide, elle voit son maniement gâché par une course d'embrayage trop longue. Cela dit, cette Supra gagne en caractère. Le conducteur a le sentiment de faire corps avec son bolide et de mieux ressentir les réactions du châssis efficace, bien aidé par une direction et un train avant précis. L'arrivée de cette transmission se combine avec des amortisseurs au pilotage revu, une assistance de direction recalibrée et des freins redimensionnés. Uniquement proposée en finition haute pack Premium ultra-équipée, cette Supra "manuelle" coûte, à équipement équivalent, 5 839 € de plus à cause d'un malus encore plus élevé.

Cette Supra dispose d'un système de talon-pointe automatique qui envoie un coup de gaz à chaque rétrogradage.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1115.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Un coupé sportif avec l'un des meilleurs 6 cylindres au monde signé BMW associé à une boîte manuelle, cela mérite d'être salué. La Supra se révèle en outre à l'usage être une voiture performante et attachante, qui souffre toutefois d'un poids un peu élevé et d'un tarif costaud, plombé par un injuste malus.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	2 998
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	340 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	500 à 1 600
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,38/1,85/1,30
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	290

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250[1]
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

[1] Limitée électroniquement.

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8,8		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 52	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et dém. sans clé, aff. tête haute, alerte trafic en marche AR, cam. de rec., charg. induc., clim. bizone, diff. piloté électroniquement, détec. pluie/lum., feux de jour à LED, pédalier sport, régul. de vit. adapt., sellerie cuir, sièges AV chauff. et élec., surv. angles morts, susp. pilotées, syst. multimédia, audio JBL…

Options (€)

Peinture rouge	350
Peinture métallisée	950

Volkswagen Polo *Une petite sucrerie*

▶ 2.0 TSI 207 GTI — **34 940 €**

Rejet de CO_2 : **160 g/km** | Malus écologique : **4 279 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**



+ Moteur plein de vitalité
Habitabilité
Habitacle soigné

− Suspensions fermes
Pas de sensations
Prix (+ 1 840 €) et malus

La Polo restylée déboule en GTI ! Le 4 cylindres 2.0 turbo passe de 200 à 207 ch et la boîte DSG gagne un rapport en plus. Boosté, le bloc se montre plein très tôt, vigoureux à tous les régimes et ne s'essouffle pas en s'approchant de sa zone rouge. Certains lui reprocheront son côté linéaire, mais il a la santé et sa sonorité rauque est agréable. Hélas, si cette Polo GTI se révèle efficace, dans les virages serrés, en l'absence d'autobloquant mécanique pour renvoyer le couple sur la roue extérieure, la roue avant intérieure est freinée à la réaccélération pour éviter de patiner. Le train arrière manque, lui, de mobilité et n'aide pas à pivoter. Dans les changements d'appui, la voiture imprime en outre une certaine lourdeur en raison de son poids. Soulignons aussi une boîte DSG un peu lente. Au final, la Polo GTI est rapide mais pas parfaite et peu sensationnelle. En outre, les suspensions sont trop fermes, surtout à basse vitesse. Dommage, car la Polo est l'une des citadines les plus spacieuses.

La Polo GTI est certes rapide mais pas parfaite et peu sensationnelle.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 1110.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ça partait bien : un badge mythique, un moteur vigoureux, de bonnes performances, un habitacle soigné et spacieux. La Polo allait-elle décrocher le titre de la petite sportive polyvalente parfaite ? Eh bien non, raté ! Elle manque en effet de "fun" et de sportivité en termes de comportement, mais aussi de confort dans la vie de tous les jours.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 984
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	207 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,07/1,75/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	388

Performances

Vitesse maxi (km/h)	240[1]
1 000 m D. A. (s)	27,5
0 à 100 km/h (s)	6,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,8
Freinage 90/130 km/h (m)	33/66

[1] Donnée constructeur.

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,4		
Ville : 8,3	Route : 7,2	Autoroute : 6,7
Autonomie (km) : 540	Capacité réservoir (l) : 40	

Équipements de série

7 airbags, accès/dém. sans clé, aide park. AV/AR, Bluetooth, clim. auto., frein. auto. urg., instr. num. 10,25 pouces, jantes 17 pouces, LED matriciels, régul. vit. adapt., sièges AV chauff., syst. multim. tactile 8 pouces, GPS…

Options (€)

Chargeur à induction	135
Caméra de recul	315
Toit panoramique	935

DE ALFA ROMEO À BMW

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M *	PRIX
TONALE			
1.5T Hybrid 130 ch Sprint	7	M 210	41 200
1.5 T Hybrid 160 ch Sprint	8	M 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	M 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	M 60 000	153 277
F1 Edition Coupé	NC	M 60 000	179 798
V12 Coupé	NC	M 60 000	302 017
Roadster	NC	M 60 000	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	2700000

AUDI

TYPE	CV	B/M *	PRIX
A1 SPORTBACK			
25 TFSI Advanced	5	M 190	26 990
30 TFSI Advanced	6	M 170	27 990
35 TFSI S line S tronic	8	M 330	34 690
40 TFSI S line S tronic	11	M 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	M 280	27 040
30 TFSI Advanced	6	M 260	28 040
35 TFSI Avus S tronic	8	M 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 Competition	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	M 1 504	50 600
230i M Sport	14	M 2 215	54 200
M240i xDrive M Sport	26	M 34 595	66 600
M2	38	M 60 000	84 700
220d M Sport	10	M 280	53 500
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER			
218i	7	M 983	38 800
220i	8	M 330	40 800
225e xDrive	7	0	50 550
218d	8	M 210	41 300
220d	9	0	43 400
Surcoût Luxury : "base" + 2 050 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 1 200 €			
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ			
218i	7	M 280	37 300
220i	9	M 650	41 600
M235i xDrive	19	M 5 268	59 800
Surcoût M Sport : "base" + 4 800 €			
Surcoût Edition M Sport Pro : M Sport + 3 700 € à + 3 800 €			
X1			
sDrive18i	7	M 1 276	43 650
sDrive20i	8	M 400	45 650
M35i xDrive	19	M 14 424	62 900
xDrive25e	7	0	55 900
xDrive30e	8	0	58 900
sDrive18d	8	M 330	46 350
sDrive20d	9	0	48 450
xDrive23d	12	M 1 110	52 700
Surcoût xLine : "base" + 2 400 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 250 €			
iX1			
eDrive20	5	0	46 900
xDrive30	7	0	57 150
Surcoût xLine : "base" + 2 400 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 250 €			
X2			
sDrive20i	8	M 1 100	47 650
M35i xDrive	19	M 14 714	64 900
sDrive18d	8	M 1 150	48 350
sDrive20d	9	M 185	50 450
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			
iX2			
eDrive20	5	0	46 900
xDrive30	7	0	59 150
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			
SÉRIE 3			
318i	8	M 1 504	48 700
320i xDrive	10	M 3 286	53 200
M340i xDrive	26	M 19 262	72 500
M3 Competition xDrive	NC	NC	120 000
330e	10	0	61 400
318d	8	M 890	50 700
320d xDrive	10	M 2 100	56 200
M340d xDrive	22	M 6 058	72 500
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €			
SÉRIE 3 TOURING			
Surcoût : Berline + 2 200 € à 2 300 €			
SÉRIE 4 COUPÉ			
420i	10	M 1 286	54 200
M440i xDrive	26	M 15 254	76 000
M4 Competition xDrive	44	M 60 000	121 000
M4 CS	46	M 60 000	162 000
420d xDrive	10	M 2 000	59 700
M440d xDrive	22	M 7 646	76 000
Surcoût M Sport : "base" + 3 750 €			
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ			
420i	10	M 2 205	54 200
M440i xDrive	26	M 37 857	76 000
420d xDrive	10	M 898	59 700
430d xDrive	17	M 2 370	66 700
Surcoût M Sport : "base" + 4 150 €			
SÉRIE 4 CABRIOLET			
420i	10	M 4 204	61 700
M440i xDrive	26	M 31 122	83 500
M4 Competition xDrive	44	M 60 000	127 700
420d	10	M 3 415	64 700
M440d xDrive	22	M 13 437	83 500
Surcoût M Sport : "base" + 5 150 €			
i4			
eDrive35	6	0	57 550
eDrive40	7	0	63 950
M50 xDrive	9	0	78 600
Surcoût M Sport : "base" + 3 900 €			
Z4			
sDrive20i	11	M 4 543	55 500
M40i	23	M 28 813	70 900
Surcoût M Sport : "base" + 2 900 €			
X3			
20 xDrive	15	M 5 796	63 900
M50 xDrive M Sport	42	M 21 867	89 900
30e xDrive	15	0	71 900
20d xDrive	16	M 5 716	64 900
Surcoût M Sport : "base" + 3 050 € à + 3 750 €			
iX3			
Inspiring	6	0	74 200
Surcoût Impressive : Inspiring + 8 100 €			
X4			
M Competition	41	M 60 000	119 200
xDrive20d xLine	10	M 4 274	62 450
xDrive30d xLine	17	M 10 293	69 250
M40d	22	M 18 567	83 850
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €			
SÉRIE 5			
520i	11	M 1 580	62 800
530e	10	0	71 600
550e xDrive	20	0	83 600
M5	51	0	159 000
520d	11	M 2 200	65 100
540d xDrive	17	M 5 941	76 100
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €			
SÉRIE 5 TOURING			
Surcoût : Berline + 1 500 € à + 3 050 €			
i5			
eDrive40	7	0	76 200
m60 xDrive	9	0	107 500
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €			
i5 TOURING			
Surcoût : Berline + 1 500 €			
SÉRIE 7			
750e xDrive	20	0	133 300
M760e xDrive	26	0	158 200
740d xDrive	17	M 12 464	121 150
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €			
i7			
eDrive50	9	0	128 500
xDrive60	10	0	151 800
M70 xDrive	10	0	191 700
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €			

DE BMW À MASERATI

SÉRIE 8 COUPÉ

840d xDrive	22	M	14 070	116 600

SÉRIE 8 GRAN COUPÉ

Surcoût : coupé - 3 000 €

SÉRIE 8 CABRIOLET

Surcoût : coupé + 8 000 €

X5

M Competition	57	M	60 000	159 300
xDrive50e xLine	20		0	103 600
xDrive30d xLine	17	M	50 546	90 000

Surcoût M Sport : xLine + 3 450 € à + 4 150 €

XM

50e	17		0	138 900
653 ch	39		0	179 500
Label Red	51		0	205 000

iX

xDrive40	7		0	84 200
xDrive50	10		0	111 200
M60	10		0	143 050

X7

xDrive40d	22	M	60 000	110 000

Surcoût M Sport : "base" + 4 950 €

BUGATTI

TYPE	CV	B/M *		PRIX
CHIRON				
"base"	NC	M	60 000	2650000
Super Sport	NC	M	60 000	3840000
DIVO				
"base"	NC	M	60 000	5000000

BYD

TYPE	CV	B/M *		PRIX
DOLPHIN				
Comfort	NC		0	33 990

Surcoût Design : Comfort + 2 000 €

ATTO 3

Comfort	1		0	37 990

Surcoût Design : Comfort + 2 000 €

SEAL

Design	1		0	46 990
Excellence-AWD	NC		0	49 990

SEAL U

DM-i Boost	5		0	37 500
Electrique Comfort	NC		0	41 890

Surcoût Design : Comfort + 3 500 € / Boost + 7 000 €

HAN

Executive AWD	NC		0	71 160

Surcoût Emerald Edition : Executive + 3 240 €

TANG

Flagship AWD	NC		0	70 800

CADILLAC

TYPE	CV	B/M *		PRIX
LYRIQ				
Luxury	NC		0	81 200

Surcoût Sport : Luxury + 0 €

CATERHAM

TYPE	CV	B/M *		PRIX
SEVEN				
170R	NC		0	42 854
340 R	NC	M	1 901	59 214
SUPER SEVEN				
600	NC		0	44 874

CHEVROLET

TYPE	CV	B/M *		PRIX
CORVETTE				
Stingray Coupé 2LT	60	M	60 000	104 980
Stingray Cabriolet 2LT	60	M	60 000	111 530

Surcoût 3LT : 2LT + 6 550 €

CITROËN

TYPE	CV	B/M *		PRIX
C3				
1.2 Turbo 100 ch You	5	M	230	14 990
Electrique 113 ch You	4	B	4 000	23 300

Surcoût You Pack Plus : You + 2 200 € à + 2 510 €
Surcoût Max : Plus + 4 210 € à + 4 500 €

C3 AIRCROSS

1.2 Turbo 100 ch You	5	M	540	19 400
1.2 Hybride 136 ch You Pack Plus	7	M	125	25 500
Electrique 113 ch You	4	B	4 000	27 400

Surcoût You Pack Plus : You + 2 100 €
Surcoût Max : You + 4 200 €

C4

1.2 PureTech 100 ch You	5	M	190	27 550
1.2 PureTech 130 ch You	7	M	190	29 050
1.2 Hybride 100 ch You	5		0	31 050
1.2 Hybride 136 ch Plus	7		0	33 500
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	M	400	33 800
ë-C4 136 ch You	4	B	4 000	35 740
ë-C4 156 ch You	4	B	4 000	37 240

Surcoût Plus : You + 950 €
Surcoût Max : Plus + 2 050 €
Surcoût Ë-Series : Plus + 1 950 €

C4 X

1.2 PureTech 100 ch You	5	M	100	28 250
1.2 PureTech 130 ch Plus Auto.	7	M	280	32 700
1.2 Hybride 136 ch Plus	7		0	34 200
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	M	230	34 500
ë-C4 X 136 ch You	4	B	4 000	36 440
ë-C4 X 156 ch You	4	B	4 000	37 940

Surcoût Plus : You + 6 310 €
Surcoût Ë-Series : Plus + 1 950 €
Surcoût Max : Plus + 2 050 €

C5 AIRCROSS

1.2 PureTech 130 ch Plus	7	M	1 172	32 900
1.2 Hybride 136 ch Plus	7	M	240	37 400
Hybride rechargeable 180 ch Plus	8		0	43 750
Hybride rechargeable 225 ch Plus	10		0	45 650
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	M	1 386	37 700

Surcoût Max : Plus + 2 300 €

C5 X

1.2 PureTech 130 You	7	M	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

Surcoût Plus : You + 2 600 €
Surcoût Max : Plus + 2 000 €
Surcoût Hypnos : Max + 2 300 €

CUPRA

TYPE	CV	B/M *		PRIX
LEON				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	210	39 760
2.0 TSI 300 ch VZ	19	M	13 014	47 425
eHybrid 204 ch V	8		0	46 745
eHybrid 272 ch VZ	9		0	50 400
2.0 TDI 150 ch	8	M	240	42 560

Surcoût VZ Extreme : VZ + 5 810 €

LEON SPORTSTOURER

Surcoût : berline + 2 250 €

BORN

V230 Batterie L	5	B	4 000	39 090
V230 Batterie XL	5	B	4 000	39 990
VZ 325	6	B	4 000	46 490

ATECA

1.5 TSI 150 ch V	8	M	2 544	45 520

NOUVEAU TERRAMAR

1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	NC		NC	47 500
eHybrid 272 ch VZ	NC		0	59 800

Surcoût America's Cup : VZ + 3 950 €

FORMENTOR

1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	310	42 675
2.0 TSI 333 ch VZ 4Drive	20	M	60 000	55 730
eHybrid 204 ch V	8		0	51 345
eHybrid 272 ch VZ	8		0	57 135
2.0 TDI 150 ch V	8	M	450	45 810

Surcoût VZ Extreme: VZ + 5 300 €

TAVASCAN

286 ch V	6		0	46 990
340 ch VZ 4Drive	5		0	64 930

DACIA

TYPE	CV	B/M *		PRIX
SPRING				
65 ch Expression	2		0	18 900

Surcoût Extrême : Expression + 1 000 €

SANDERO

1.0 SCe 65 ch Essential	4	M	100	11 990
1.0 TCe 90 ch Expression	5	M	50	15 000
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5		0	14 250

Surcoût Expression : Essential + 1 500 € à + 1 710 €
Surcoût Journey : Expression + 1 000 €

SANDERO STEPWAY

1.0 TCe 90 ch Essential	5	M	230	15 200
1.0 TCe 110 ch Extreme	6	M	190	18 250
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5		0	15 950

Surcoût Expression : Essential + 1 300 €
Surcoût Extreme : Expression + 1 000 €
Surcoût Extreme+ : Expression + 700 €

JOGGER

1.0 TCe 110 ch Essential	6	M	240	18 900
Hybrid 140 ch Expression	5		0	25 200
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	M	50	17 990

Surcoût Expression : Essential + 2 210 €
Surcoût Extrême : Expression + 1 300 €
Surcoût Extrême+ : Extrême + 500 €

DUSTER

1.3 TCe 130 ch Expression	7	M	190	23 400
Hybrid 140 ch Expression	5		0	26 600
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	M	230	19 690

Surcoût Expression : Essential + 1 910 €
Surcoût Extreme : Expression + 1 500 €
Surcoût Journey : Extreme + 0 €

DS AUTOMOBILES

TYPE	CV	B/M *		PRIX
DS 3				
1.2 PureTech 100 ch Bastille	5	M	210	30 700
1.2 PureTech 130 ch Bastille Auto.	5	M	540	33 700
1.2 Hybride 136 ch Bastille	7		0	35 200
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille Auto.	7	M	400	35 300
E-Tense Bastille	4	B	4 000	42 300

Surcoût Edition France : Bastille + 500 €
Surcoût Opéra : Edition France + 5 950 €

DS 4

1.2 PureTech 130 ch Bastille	7	M	818	37 550
1.2 Hybride 136 ch Pallas	7		0	39 950
E-Tense 225 ch Bastille	10		0	45 500
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille	7	M	818	37 550

Surcoût Performance Line : Bastille + 2 900 €
Surcoût Etoile : Pallas + 4 300 €
Surcoût Rivoli : Performance Line + 1 900 €
Surcoût Etoile Nappa : Etoile + 2 500 €
Surcoût Opera : Rivoli + 6 000 €

DS 7

E-Tense 225 ch Bastille	10		0	54 950
E-Tense 300 ch Bastille 4x4	11		0	61 150
E-Tense 360 ch Performance Line + 4x4	11		0	69 650
1.5 BlueHDi 130 ch Bastille	7	M	1 276	45 750

Surcoût Edition France : Bastille + 1 600 €
Surcoût Performance Line+ : Bastille + 3 700 €
Surcoût Rivoli : Performance Line+ + 1 100 €
Surcoût Opéra : Rivoli + 4 250 €

DS 9

E-Tense 250 ch Rivoli+	11		0	68 500
E-Tense 360 ch Rivoli+ 4x4	11		0	79 850

Surcoût Opéra : Rivoli+ + 8 100 €
Surcoût Esprit de Voyage : Opéra + 1 550 €

FERRARI

TYPE	CV	B/M *		PRIX
ROMA				
"base"	56	M	60 000	246 524
PORTOFINO				
M	56	M	60 000	212 227
812				
GTS	86	M	60 000	336 269
Competizione	92	M	60 000	491 443
296				
GTB	NC	M	2 049	271 115
GTS	NC	M	2 049	315 377
SF90				
Stradale	83	M	2 918	423 514
XX Stradale	NC	M	18 858	770 000
Spider	83	M	2 749	465 714
SP3 DAYTONA				
840 ch	NC	M	60 000	1968000
PUROSANGUE				
725 ch	73	M	60 000	384 229

FIAT

TYPE	CV	B/M *		PRIX
NOUVELLE PANDA CLASSIC				
1.0 BSG 70 ch Hybrid	4		0	15 900

Surcoût Pandina : "base" + 2 000 €

500 E

23,8 kWh	3	B	4 000	30 400
42 kWh	3	B	4 000	33 900

Surcoût La Prima : "base" + 4 600 €

500 E 3+1

Surcoût : berline + 2 000 €

500 E CABRIOLET

Surcoût : berline + 3 400 €

ABARTH 500E

42 kWh	3	B	4 000	36 900

Surcoût Pack : "base" + 2 000 €
Surcoût Turismo : Pack + 2 000 €

ABARTH 500E CABRIOLET

Surcoût : berline + 3 400 €

600

1.2 Hybrid 100 ch	5		0	24 900
1.2 Hybrid 136 ch	7		0	26 400
e RED	4	B	4 000	35 900

Surcoût La Prima : RED + 5 000 €

FORD

TYPE	CV	B/M *		PRIX
PUMA				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	NC		NC	27 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	NC		NC	30 590
ST	NC		NC	38 290

Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €

FOCUS

1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line X	NC		NC	31 450
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC		NC	34 250
ST	17	M	28 413	40 200
1.5 EcoBlue 115 ch ST-Line X Powershift	NC		NC	34 550

FOCUS ACTIVE

1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	NC		NC	31 450
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8	M	50	34 250
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC		NC	34 550

FOCUS SW (BREAK)

Surcoût : berline + 1 200 €

FOCUS SW ACTIVE

Surcoût : berline + 1 200 €

KUGA

2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	M	310	41 490
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8		0	46 090
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexiFuel Titanium	8		0	39 490

Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €
Surcoût Active : ST-Line + 0 €
Surcoût ST-Line X : Active + 3 500 €
Surcoût Active X : ST-Line X + 0 €

EXPLORER

Standard Range 170 ch	5	B	4 000	43 900
Extended Range 204 ch	NC	B	4 000	45 900
Extended Range 286 ch	6	B	4 000	46 900
Extended Range 340 ch	6		0	53 900

CAPRI

Standard Range 170 ch	NC	B	4 000	46 400
Extended Range 286 ch	NC		0	49 400
Extended Range 340 ch AWD	NC		0	56 400

BRONCO

2.7 EcoBoost 335 ch Outer Banks	NC	M	60 000	76 500

Surcoût Badlands : Outer Banks + 4 000 €

MUSTANG MACH-E

268 ch Standard Range	9		0	52 990
294 ch Extended Range Premium	7		0	66 990
329 ch Standard Range Premium AWD	12		0	58 990
370 ch Extended Range Premium AWD	NC		0	73 990
GT	16		0	81 990
Rally	NC		0	84 990

MUSTANG FASTBACK

GT	NC	M	60 000	59 300
Dark Horse	NC	M	60 000	71 300

MUSTANG CONVERTIBLE

Surcoût : Fastback + 4 500 €

TOURNEO COURIER

1.0 EcoBoost 125 ch Trend	NC	M	2 370	24 600

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

TOURNEO CONNECT

1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	M	1 629	30 800
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	M	260	32 000
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	M	150	33 200

Surcoût Active : Titanium + 1 100 €
Surcoût Sport : Active + 940 €

HONDA

TYPE	CV	B/M *		PRIX
E				
153 ch Advance 16"	4		0	42 100

Surcoût Advance 17" : Advance 16" + 0 €

JAZZ

e:HEV Advance	6		0	29 620

Surcoût Advance Sport : Advance + 1 050 €

JAZZ CROSSTAR

e:HEV Advance	6		0	30 900

ZR-V

e:HEV Sport	7	M	370	47 450

Surcoût Advance : Sport + 1 500 €

HR-V

e:HEV Executive	6	M	150	34 340

Surcoût Advance : Executive + 2 500 €
Surcoût Advance Style : Advance + 2 500 €

E:NY1

Advance	4		0	47 700

*B : bonus écologique (en €) ; M : malus écologique (en €).

CIVIC

e:HEV Executive	7	0	39 220
Type R	21	M 35 346	57 220

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

CR-V

e:HEV Executive	NC	M 2 765	54 980
e:PHEV Advance Tech	NC	0	63 150

Surcoût Advance : Executive + 3 000 €

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M *	PRIX
i10			
1.0 63 ch Eco Intuitive	NC	NC	17 850
1.0 63 ch Intuitive BVR	NC	NC	18 750
1.2 79 ch N Line	NC	NC	19 950
1.0 T-GDi 90 ch N Line	NC	NC	20 700

Surcoût Creative : Intuitive + 1 050 €

i20			
1.2 79 ch Initia	NC	NC	19 500
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	NC	NC	22 100

Surcoût Intuitive : Initia + 1 300 €
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €
Surcoût N Line Creative : Creative + 800 €
Surcoût Executive : N Line Creative + 2 400 €

BAYON			
1.0 T-GDi 100 ch Initia	5	0	22 300

Surcoût Intuitive : Initia + 1 800 €
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €
Surcoût Executive : Creative + 3 200 €

KONA			
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	NC	NC	27 600
1.6 T-GDi 138 ch Creative DCT	NC	NC	32 800
Hybrid 129 ch Intuitive	NC	0	33 800
Electric 48 kWh Intuitive	3	B 4 000	40 850
Electric 65 kWh Intuitive	4	B 4 000	44 250

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

i30			
1.0 T-GDi 120 ch Hybrid 48V Creative	6	M 100	27 700

Surcoût N Line : Creative + 4 240 €

i30 SW

Surcoût : berline + 1 000 €

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

IONIQ 5			
229 ch Intuitive	4	0	51 400
325 ch HTrac Executive	6	0	64 100
N	10	0	78 000

Surcoût Creative : Intuitive + 2 800 €
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €

TUCSON			
1.6 T-GDi 150 ch Hybrid 48V Intuitive	8	M 1 761	30 800
Hybrid 230 ch Intuitive	10	M 600	35 550
Plug-in 265 ch Creative HTrac	10	0	45 850
1.6 CRDi 136 ch Hybrid 48V Creative	7	M 240	38 050

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

IONIQ 6			
229 ch Intuitive	4	0	52 400
325 ch Executive HTrac	6	0	65 400

Surcoût Creative : Intuitive + 4 600 €
Surcoût Executive : Creative + 4 500 €
Surcoût First Edition : Executive - 2 600 €

NEXO			
Executive	1	0	80 600

SANTA FE			
Plug-in 265 ch HTrac Intuitive	10	0	59 500

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

NOUVEAU STARIA			
Hybrid 215 ch Creative	NC	NC	57 400

Surcoût Executive : Creative + 4 100 €

JAGUAR

TYPE	CV	B/M *	PRIX
E-PACE			
P270e S R-Dynamic	11	0	63 600
D200 S R-Dynamic	11	M 10 255	58 400

Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 3 500 €
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 3 100 €

F-PACE			
SVR	47	M 60 000	115 100
P400e S R-Dynamic	19	0	84 700
D200 S R-Dynamic	11	M 10 646	69 300
D300 SE R-Dynamic	19	M 50 754	83 800

Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 5 000 €
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 4 400 €

F-TYPE COUPÉ			
P300 R-Dynamic	NC	M 60 000	72 400
P450 75	NC	M 60 000	106 200
R75	NC	M 60 000	135 300

F-TYPE CABRIOLET

Surcoût: coupé + 7 600 €

I-PACE			
EV400 SE R-Dynamic	13	0	93 100

Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 8 100 €

JEEP

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

Surcoût Altitude : Longitude + 2 000 €
Surcoût Summit : Altitude + 2 500 €

RENEGADE			
e-Hybrid 130 ch	7	M 210	32 190
4xe 240 ch Overland	10	0	43 500

Surcoût Altitude : "base" + 2 010 €
Surcoût Summit : Altitude + 2 800 €
Surcoût Trailhawk : Overland + 2 000 €

COMPASS			
e-Hybrid 130 ch Altitude	7	M 170	38 900
4xe 190 ch Altitude	7	0	46 950
4xe 240 ch Overland	10	0	47 950

Surcoût Summit : Altitude + 4 000 € / Overland + 3 500 €
Surcoût Trailhawk : Summit + 0 €

WRANGLER UNLIMITED			
4xe Sahara	16	0	81 700

Surcoût Rubicon : Sahara + 2 500 €

GRAND CHEROKEE			
4xe 380 ch Summit Reserve	16	0	99 500

KIA

TYPE	CV	B/M *	PRIX
PICANTO			
1.0 DPi 63 ch Motion	4	0	15 990
1.2 DPi 79 ch Active	4	0	17 590

Surcoût Active : Motion + 1 100 €
Surcoût GT-line : Active + 900 €

STONIC			
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M 190	22 490

Surcoût Active : Motion + 1 600 €
Surcoût Collection : Active + 1 500 €
Surcoût GT Line : Active + 2 300 €

CEED			
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M 330	26 150
1.5 T-GDi 140 ch Active	8	M 450	28 450

Surcoût Active : Motion + 1 100 €
Surcoût GT Line : Active + 2 400 €
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 2 500 €

CEED SW (BREAK)			
Hybride Rechargeable Motion	5	0	38 940

Surcoût: 5 portes + 1 000 €

PROCEED			
1.5 T-GDi 140 ch GT Line	8	M 540	32 950

Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €

XCEED			
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M 983	28 250
1.5 T-GDi 140 ch Active	8	M 1 629	30 750
Hybride Rechargeable Motion	5	0	37 540

Surcoût Active: Motion + 1 500 €
Surcoût GT-Line Premium : Active + 3 000 €
Surcoût Lounge : Active + 1 900 €

NIRO			
Hybride Motion	5	0	33 790
Hybride Rechargeable Motion	5	0	40 640
EV Motion	4	0	45 690

Surcoût Active: Motion + 1 000 €
Surcoût Premium : Active + 1 600 €

SPORTAGE			
1.6 T-GDi 160 ch MHEV Motion	9	M 1 761	32 840
1.6 T-GDi 210 ch Hybride Active	8	M 240	39 690
1.6 T-GDi 245 ch Hybride Rechargeable Active	8	0	45 440
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion DCT	7	M 350	36 940

Surcoût Active: Motion + 2 400 €
Surcoût 30 Years : Active + 2 600 € à + 2 850 €
Surcoût GT-Line : Active + 2 900 € à + 3 550 €
Surcoût GT Line Premium : GT-Line + 4 000 € à + 4 100 €

EV6			
170 ch Air Active	3	0	49 690
229 ch Air Active	4	0	53 690
325 ch Air Active	6	0	57 690
GT	11	0	74 690

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

SORENTO			
Hybride 215 ch Active	8	M 6 189	47 990
Hybride Rechargeable 253 ch Active	8	0	54 490

Surcoût Design : Active + 4 200 € à + 5 150 €
Surcoût Premium : Design + 5 500 €

EV9			
204 ch	4	0	73 000
385 ch 4x4	7	0	80 000

Surcoût Earth : "base" + 5 000 €
Surcoût GT-Line : "base" + 6 000 €

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M *	PRIX
HURACÁN			
STO	59	M 60 000	299 295
Sterrato	NC	M 60 000	270 000

REVUELTO			
1 015 ch	NC	M 60 000	506 808

URUS			
Performante	59	M 60 000	266 555

LANCIA

TYPE	CV	B/M *	PRIX
YPSILON			
1.2 MHEV 100 ch	NC	NC	24 500
Electrique 156 ch	NC	B 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	M 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	M 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	M 60 000	81 000
P525 X-Dynamic	43	M 60 000	136 700
D200 S	11	M 60 000	63 800
D250 S	14	M 60 000	68 400
D300 S	19	M 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	M 60 000	86 800
P525 X-Dynamic	43	M 60 000	140 400
P400e S	19	0	83 500
D250 S	14	M 60 000	72 900
D300 S	19	M 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	M 60 000	95 400
D350 Autobiography Dynamic	23	M 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	M 60 000	192 300
P615 SV	56	M 60 000	238 700
P460e SE	28	0	147 500
P550e HSE	28	0	167 400
D350 HSE	23	M 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	M 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	M 685	64 700

Surcoût Executive : Luxe + 8 800 €

RX			
450h+ Luxe	10	0	93 400
500h F Sport Executive	18	M 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	M 24 137	123 700

LS			
500h	19	M 31 658	119 900

Surcoût Executive : "base" + 33 000 €
Surcoût Executive Innovation : Executive + 5 000 €

LOTUS

TYPE	CV	B/M *	PRIX
EMIRA			
V6	30	M 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	M 60 000	81 200
Modena	21	M 60 000	90 800
Trofeo	44	M 60 000	121 600
Folgore	NC	0	125 850

GHIBLI			
GT	21	M 60 000	105 250
Modena	32	M 60 000	145 350

LEVANTE			
GT	21	M 60 000	111 500
Modena	32	M 60 000	149 000

QUATTROPORTE			
Modena	32	M 60 000	174 500

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

MC20			
630 ch	58	M 60 000	251 950

MC20 CIELO			
630 ch	NC	M 60 000	287 250

DE MAZDA À SKODA

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	M 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 Confort : Agile + 1 250 €			
Surcoût Agile Pack Confort & Safety : Agile + 2 200 €			
Surcoût Select : Agile + 3 100 €			
Surcoût Select Pack Panoramique : Select + 1 100 €			
3 (5 PORTES)			
2.0 e-SkyActiv-G 122 ch Prime-Line	6	M 190	27 300
2.0 e-SkyActiv-G 150 ch Prime-Line	8	M 210	28 300
2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Prime-Line	10	M 50	29 600
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	B 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	M 2 199	36 200
2.5 SkyActiv-G 194 ch Homura	11	M 5 805	48 700
2.2 SkyActiv-D 150 ch Centre-Line	8	M 2 481	41 100
2.2 SkyActiv-D 184 ch Exclusive-Line Auto.	10	M 5 309	48 200
Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 400 €			
Surcoût Avantage : Centre-Line + 4 050 €			
Surcoût Newground : Avantage + 1 100 €			
Surcoût Exclusive-Line : Centre-Line + 3 450 €			
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 3 000 €			
Surcoût Takumi : Homura + 800 €			
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			
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Exclusive-Line	NC	0	63 100
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Homura Plus	NC	NC	72 150
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 6 150 €			
Surcoût Takumi : Homura + 1 050 €			
Surcoût Homura Plus : Takumi + 1 750 €			
Surcoût Takumi Plus : Homura Plus + 1 050 €			

McLAREN

TYPE	CV	B/M *	PRIX
ARTURA			
680 ch	NC	0	235 548
GT			
620 ch	NC	M 60 000	199 500
750S			
750 ch	NC	M 60 000	282 400
765 LT SPIDER			
765 ch	NC	M 60 000	372 500

MERCEDES

TYPE	CV	B/M *	PRIX
CLASSE A			
180 Progressive Line	7	M 450	39 150
200 Progressive Line	9	M 450	41 150
35 AMG 4Matic	19	M 40 918	63 650
45 AMG S 4Matic+	31	M 60 000	79 200
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9	0	48 750
180 d Progressive Line	6	M 360	40 450
200 d Progressive Line	8	M 260	42 450
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 450 €			
CLASSE A BERLINE			
Surcoût : 5 portes + 650 €			
CLASSE B			
180 Progressive Line	7	M 818	40 100
200 Progressive Line	9	M 818	42 100
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9	0	50 000
180 d Progressive Line	6	M 650	41 400
200 d Progressive Line	8	M 400	42 200
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 250 € à + 3 650 €			
CLA COUPÉ			
180 Progressive Line	7	M 450	43 700
200 Progressive Line	9	M 450	46 250
35 AMG 4Matic	19	M 33 735	69 750
45 S AMG 4Matic+	31	M 60 000	83 000
250 e Progressive Line	9	0	54 750
180 d Progressive Line	6	M 400	45 000
200 d Progressive Line	8	M 280	47 550
220 d Progressive Line	10	M 410	52 350
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 200 €			
CLA SHOOTING BRAKE			
Surcoût : Coupé + 1 200 €			
GLA			
180 Progressive Line	7	M 2 370	44 550
200 Progressive Line	9	M 2 370	46 300
35 AMG 4Matic	19	M 60 000	69 700
45 AMG S 4Matic	31	M 60 000	83 350
250 e Progressive Line	9	0	54 850
180 d Progressive Line	6	M 1 583	45 450
200 d Progressive Line	8	M 1 583	47 200
220 d Progressive Line 4Matic	10	M 3 151	53 900
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 600 €			
EQA			
250+ Edition	7	B 4 000	46 950
350 AMG Line 4Matic	10	0	64 700
Surcoût Progressive Line : Edition + 8 800 €			
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €			
GLB			
200 Progressive Line	9	M 3 731	49 750
35 AMG 4Matic	19	M 60 000	73 150
200 d Progressive Line	8	M 2 804	50 650
220 d Progressive Line 4Matic	10	NC	57 350
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 600 €			
EQB			
250+ Edition	7	B 4 000	46 950
350 AMG Line 4Matic	10	0	68 150
Surcoût Progressive Line : Edition + 12 250 €			
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €			
CLASSE C			
200 Avantgarde Line	11	M 2 036	54 700
43 AMG 4Matic	29	M 60 000	80 200
63 AMG S E-Performance	37	M 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
200 d Avantgarde Line	9	M 1 525	53 900
220 d Avantgarde Line	11	M 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	M 5 927	60 250
220 d	11	M 4 260	63 650
GLC			
43 AMG	NC	M 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	M 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 COUPÉ			
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	M 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	M 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	M 4 010	67 900
450 d Avantgarde Line 4Matic	25	M 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	M 8 023	77 450
450 d	25	M 14 305	96 400
300 d e	11	0	88 050
CLE COUPÉ			
200 AMG Line	11	M 3 404	66 300
300 AMG Line 4Matic	15	M 7 151	69 150
450 AMG Line 4Matic	26	M 17 414	77 800
53 AMG 4Matic+	34	M 60 000	92 450
300 e Hybrid EQ AMG Line	NC	0	72 000
220 d AMG Line	11	M 3 670	68 150
CLE CABRIOLET			
200 AMG Line	11	M 6 544	74 650
300 AMG Line 4Matic	15	M 11 340	77 900
450 AMG Line 4Matic	26	M 31 791	86 550
53 AMG 4Matic+	34	M 60 000	100 200
220 d AMG Line	11	M 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	10	0	133 850
53 AMG 4Matic+	NC	0	146 650
Surcoût AMG Line : Electric Art + 5 100 €			
GLE			
53 AMG 4Matic+	33	M 60 000	104 550
63 AMG S 4Matic+	55	M 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	M 33 369	85 950
350 de Avantgarde Line	11	0	95 250
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 11 900 €			
GLE COUPÉ			
53 AMG 4Matic+	32	M 60 000	122 650
63 S AMG 4Matic+	55	M 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	M 60 000	93 100
350 de AMG Line	11	0	108 400
CLASSE S			
580 Maybach	40	M 60 000	204 350
680 Maybach	57	M 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	M 10 668	113 960
450 d Executive 4Matic	25	M 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	M 60 000	120 000
580 AMG Line	40	M 60 000	149 300
63 AMG 4Matic+	55	M 60 000	196 850
600 Maybach	NC	M 60 000	206 950
450 d Executive	25	M 60 000	118 350
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €			
AMG GT COUPÉ			
43	NC	M 60 000	144 550
63 4Matic+	51	M 60 000	199 750
63 S E Performance	NC	M 48 343	229 050
AMG GT COUPÉ 4 P.			
43 4Matic+	25	M 60 000	133 200
53 4Matic+	32	M 60 000	150 350
63 S E-Performance	59	M 60 000	224 400
AMG SL			
43	26	M 60 000	149 300
63 4Matic+	51	M 60 000	201 600
63 S E Performance	55	M 22 200	230 650
CLASSE G			
500 AMG Line	31	M 60 000	169 350
63 AMG	51	M 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	M 2 049	17 490
1.0 T-GDI 111 ch Luxury	6	M 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 Favoured : Classic + 2 770 € à + 3 330 €			
Surcoût JCW : Favoured + 1 310 € à + 3 120 €			
HATCH 5 PORTES			
Surcoût 3 portes - 220 €			
CABRIO			
Cooper Essential	7	M 540	35 400
Cooper S Essential	9	M 1 074	40 100
John Cooper Works Essential	13	M 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 Favoured : Classic + 1 210 € à + 1 860 €			
Surcoût JCW : Favoured + 1 930 €			
COUNTRYMAN			
C 170 ch Essential	8	M 898	40 000
JCW 300 ch	19	M 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	M 50	18 890
1.0 MPI-T 91 Intense	5	M 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	M 898	25 490
1.3 DI-T MHEV 140 ch Intense	7	M 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
Surcoût Instyle : Intense + 3 000 € à + 3 200 €			
ECLIPSE CROSS			
2.4 Mivec PHEV 188 ch Invite 4WD	5	0	42 990
Surcoût Intense : Invite + 5 000 €			
Surcoût Black Collection : Intense + 1 200 €			
Surcoût Instyle : Intense + 2 000 €			

B : bonus écologique (en €) ; M : malus écologique (en €).

NISSAN

TYPE	CV	B/M *	PRIX
JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Acenta	5	M 400	25 400
Hybrid 143 ch Acenta	5	0	30 700

Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €
Surcoût N-Sport : Tekna + 650 €
Surcoût N-Design : N-Sport + 1 000 €

QASHQAI			
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Acenta	7	M 1 386	34 700
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M 1 074	37 800
e-Power 190 ch Acenta	8	0	39 600

Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 900 €
Surcoût N-Design : Tekna + 400 €
Surcoût Tekna+ : Tekna +3 600 €
Surcoût N-Design+ : Tekna+ + 0 €

ARIYA			
218 ch Engage 63 kWh	3	0	39 300
242 ch Engage 87 kWh	3	0	45 800
306 ch Advance 87 kWh e-4orce	3	0	52 300
396 ch Evolve+ 87 kWh e-4orce	6	0	61 800

Surcoût Advance : Engage + 2 500 €
Surcoût Evolve : Advance + 3 500 €

X-TRAIL			
e-Power 204 ch Acenta	8	M 2 140	43 800
e-4orce 213 ch Acenta	8	M 4 521	46 100

Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €
Surcoût N-Trek : N-Connecta + 2 000 €
Surcoût Tekna : N-Trek + 3 000 €

TOWNSTAR COMBI			
1.3 Tce 130 ch Acenta	7	M 2 544	28 860
EV 45 kWh Acenta	5	B 4 000	39 000

Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 700 € à + 3 000 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 400 € à + 3 000 €

OPEL

TYPE	CV	B/M *	PRIX
CORSA			
1.2 75 ch Edition	4	M 100	19 400
1.2 Turbo 100 ch Edition	5	M 50	20 900
1.2 Turbo 130 ch GS Auto.	7	M 125	26 200
1.2 Turbo Hybrid 100 ch Edition	5	0	23 700
1.2 Turbo Hybrid 136 ch GS	7	0	27 300
Electric 136 ch Edition	4	B 4 000	32 000
Electric 156 ch Edition	4	B 4 000	33 500

Surcoût GS : Edition + 1 900 €

FRONTERA			
1.2 Turbo Hybrid 100 ch Edition	NC	NC	24 500
1.2 Turbo Hybrid 136 ch Edition	NC	NC	26 000
Elctric 113 ch Edition	NC	B 4 000	29 000

Surcoût GS : Edition + 2 500 €

MOKKA			
1.2 Turbo 100 ch	5	M 190	25 900
1.2 Turbo 130 ch Auto.	7	M 360	29 400
1.2 Turbo 136 ch	7	M 170	27 500
Électrique 136 ch	4	B 4 000	42 000
Électrique 156 ch GS	4	B 4 000	44 000

Surcoût GS : "base" + 850 € à + 1 700 €
Surcoût Ultimate : GS + 2 450 € à + 2 500 €

ASTRA			
1.2 Turbo 110 ch	6	M 170	28 550
1.2 Turbo 130 ch GS	7	M 210	32 800
1.2 Turbo Hybride 136 ch	7	0	32 650
Hybrid 180 ch GS	8	0	44 050
GSe	10	0	49 150
1.5 Diesel 130 ch Auto.	7	M 230	33 550
Electric 156 ch	4	B 4 000	40 990

Surcoût GS : "base" + 3 450 €

ASTRA SPORTS TOURER
Surcoût : berline + 1 150 €

GRANDLAND			
1.2 Turbo 130 ch GS Light	7	M 740	38 900
1.2 Turbo Hybrid 136 ch GS Light	6	M 210	42 100
COMBO LIFE			
Electric Elégance	4	B 4 000	36 850

Surcoût Elegance Pack : Edition + 3 950 €

PEUGEOT

TYPE	CV	B/M *	PRIX
208			
1.2 PureTech 75 ch Active	4	M 100	19 550
1.2 PureTech 100 ch Active	5	0	20 850
1.2 Hybrid 100 ch Active	5	0	23 550
1.2 Hybrid 136 ch GT	7	0	28 550
e 136 ch Active	4	B 4 000	34 100
e 156 ch GT	4	B 4 000	39 300

Surcoût Allure : Active + 1 900 € à + 2 000 €
Surcoût GT : Allure + 1 900 €

2008			
1.2 PureTech 100 ch Active	5	M 170	26 700
1.2 Hybrid 136 Active	7	0	30 900
Électrique 136 ch Active	4	B 4 000	39 250
Électrique 156 ch Active	4	B 4 000	40 250

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

308			
1.2 PureTech 130 ch Active Pack	7	M 210	29 920
1.2 Hybrid 136 ch Actve Pack	7	0	31 950
PHEV 180 ch Active Pack	6	0	41 170
PHEV 225 ch GT	10	0	47 520
1.5 BlueHDi 130 ch Active Pack Auto.	7	M 260	34 420
Électrique 156 ch E-Style	4	B 4 000	42 500

Surcoût Allure : Active Pack + 1 850 € / E-Style + 1 400 €
Surcoût GT : Allure + 2 600 €

308 SW
Surcoût : berline + 1 000 €

408			
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7	0	37 000
PHEV 180 ch Allure	8	0	45 600
PHEV 225 ch GT	10	0	51 250

Surcoût GT : Allure + 4 000 €

3008			
1.2 Hybrid 136 Allure	7	M 170	38 490
Hybride Rechargeable 195 ch Allure	8	0	42 990
E-3008 210 Allure	7	B 4 000	44 990

Surcoût GT : Allure + 2 000 € à + 4 500 €

508			
Plug-in Hybrid 180 ch Allure	8	0	50 200
Plug-in Hybrid 225 ch Allure	10	0	52 100
Peugeot Sport Engineered	11	0	70 650
1.5 BlueHDi 130 ch Allure	7	M 330	45 900

Surcoût GT : Allure + 2 300 €

508 SW
Surcoût : berline + 1 300 €

5008			
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7	M 1 120	40 490
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	0	44 990
E-3008 210 ch Allure	7	B 4 000	46 990

Surcoût GT : Allure + 4 500 €

PORSCHE

TYPE	CV	B/M *	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	M 60 000	65 647
S	24	M 60 000	79 017
GTS 4.0	30	M 60 000	93 070
GT4 RS	40	M 60 000	159 082

Surcoût Style Edition : 2.0 + 8 482 €

718 BOXSTER			
2.0	19	M 60 000	67 886
S	24	M 60 000	81 067
GTS 4.0	30	M 60 000	95 110
Spyder RS	40	M 60 000	159 052

Surcoût Style Edition : 2.0 + 8 332 €

911 COUPÉ			
Carrera	NC	M 60 000	131 700
Carrera GTS	NC	M 60 000	174 900
911 TARGA			
4	27	M 60 000	147 206
4S	34	M 60 000	162 805
GTS	37	M 60 000	181 035
911 CABRIOLET			
Carrera	27	M 60 000	139 285
Carrera S	34	M 60 000	154 885
GTS	37	M 60 000	173 115
Turbo	51	M 60 000	231 066
Turbo S	61	M 60 000	263 940
TAYCAN			
Propulsion	NC	0	106 011
4S	NC	0	124 296
Turbo	NC	0	179 560
Turbo S	NC	0	218 207
Turbo GT	NC	0	246 538
TAYCAN SPORT TURISMO			
Surcoût : berline + 16 € à + 990 €			
TAYCAN CROSS TURISMO			
4	NC	0	117 460
4S	NC	0	130 068
Turbo	NC	0	181 048
Turbo S	NC	0	216 692
PANAMERA			
4	24	M 60 000	109 726
GTS	NC	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	M 60 000	72 086
T	16	M 60 000	77 276
S	26	M 60 000	81 873
GTS	33	M 60 000	98 626
MACAN ELECTRIQUE			
Propulsion	NC	0	82 959
4	NC	0	86 439
4 S	NC	0	93 091
Turbo	NC	0	118 910
CAYENNE			
3.0	24	M 60 000	102 200
S	37	M 60 000	122 400
GTS	40	NC	144 700
E-Hybrid	19	0	116 800
S E-Hybrid	24	0	126 700
Turbo E-Hybrid	53	0	188 400
CAYENNE COUPÉ			
3.0	24	M 60 000	106 900
S	37	M 60 000	127 400
GTS	40	NC	146 100
E-Hybrid	19	0	118 600
S E-Hybrid	24	0	130 700
Turbo E-Hybrid	53	0	192 000

RENAULT

TYPE	CV	B/M *	PRIX
CLIO V			
1.0 SCe 65 ch Evolution	4	M 100	18 700
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	0	20 000
E-Tech Hybride 145 ch Evolution	5	0	23 900
1.0 TCe 100 GPL Evolution	5	0	20 400
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	5	0	22 600

Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 000 €

5 E-TECH			
150 ch Autonomie Confort Techno	4	B 4 000	33 490

Surcoût Iconic Cinq : Techno + 2 000 €

CAPTUR			
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	M 400	24 900
1.3 Mild Hybrid 160 ch Evolution	8	M 400	27 200
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5	0	28 900
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5	M 125	25 300

Surcoût Techno : Evolution + 2 600 €
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €

MÉGANE E-TECH			
130 ch Autonomie urbaine Equilibre	4	B 4 000	34 000
130 ch Autonomie confort Evolution	4	B 4 000	38 000
220 ch Autonomie confort Techno	4	B 4 000	40 000

Surcoût Iconic : Techno + 2 000 €

SYMBIOZ			
E-Tech Full Hybrid 145 ch Techno	5	0	34 900

Surcoût Esprit Alpine : Techno + 1 500 €
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €

AUSTRAL			
1.3 Mild Hybrid Advanced 130 ch Evolution	7	M 50	35 800
1.3 Mild Hybrid 160 ch Evolution Auto.	8	M 898	37 300
E-Tech Full Hybrid 200 ch Evolution Auto.	7	0	40 800

Surcoût Techno : Evolution + 1 200 €
Surcoût Techno Esprit Alpine : Techno + 1 700 €
Surcoût Iconic : Techno + 2 700 €
Surcoût Iconic Esprit Alpine : Iconic + 1 400 €

ARKANA			
1.3 Mild Hybrid 140 ch Evolution	7	M 210	31 700
1.3 Mild Hybrid 160 ch Esprit Alpine	8	M 310	36 400
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5	0	33 900

Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 000 €

SCÉNIC E-TECH			
170 ch Autonomie confort Evolution	4	B 4 000	39 990
220 ch Grande autonomie Techno	4	B 4 000	46 990

Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €

ESPACE			
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7	0	45 000

Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 000 €
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	M 3 119	26 000
1.3 TCe 130 ch Techno	7	M 2 726	28 500
1.5 Blue dCi 95 ch Evolution	5	M 740	28 000
1.5 Blue dCi 115 ch Techno	6	M 983	30 500
E-Tech EV45 11kW Evolution	4	B 4 000	37 500

Surcoût Techno : Evolution + 3 000 €

ROLLS-ROYCE

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

SEAT

TYPE	CV	B/M *	PRIX
IBIZA			
1.0 TSI 95 ch Copa	5	0	22 945
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	M 125	25 095
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8	M 310	30 500

Surcoût FR : Copa + 4 055 €
Surcoût FR Anniversary : FR + 1 380 €

ARONA			
1.0 TSI 95 ch Copa	5	M 190	25 240
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	M 240	28 140
1.5 TSI 150 ch Xperience DSG	8	M 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	M 360	30 205
1.5 eTSI 115 ch Copa DSG	6	M 190	32 605
2.0 TDI 115 ch Copa	6	M 100	34 255
LEON SPORTSTOURER			
Surcoût : 5 portes + 1 100 €			

ATECA			
1.0 TSI 115 ch Copa	6	M 1 386	33 690
1.5 TSI 150 ch Xperience DSG	8	M 2 544	42 500
2.0 TDI 150 ch Copa DSG	8	M 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 Eevo 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			
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	NC	NC	24 530
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	NC	NC	28 200
1.5 TSI 150 ch ACT Selection	NC	NC	29 690

Surcoût Selection : Active + 2 670 €
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 7 260 €

KAROQ			
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	M 450	34 410
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 ch Selection	8	M 650	36 490
2.0 TDI 116 ch Selection	6	M 280	37 900
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	NC	NC	41 270

Surcoût Sportline : Selection + 4 560 €

ENYAQ			
85	6	0	53 500
85x	6	0	55 780
RS	5	0	63 590

Surcoût Sportline : "base" + 7 550 € à + 7 920 €

ENYAQ COUPÉ			
85	6	0	55 780
85x	5	0	58 040
RS	5	0	65 400

Surcoût Sportline : "base" + 7 140 € à + 7 150 €

OCTAVIA			
1.5 TSI 116 ch Selection	6	M 75	30 010
1.5 TSI 116 ch Hybrid Selection	6	0	32 540
1.5 TSI 150 ch Hybrid Selection	8	0	34 630
RS	NC	NC	46 560
2.0 TDI 116 ch Selection	6	0	33 250
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	8	0	36 580

Surcoût Sportline : Selection + 6 180 €

DE SKODA À VOLVO

OCTAVIA COMBI

Surcoût : berline + 1 100 €

KODIAQ

1.5 TSI 150 ch Hybrid ACT Selection	8	M	1 548	44 110
1.5 TSI PHEV 204 ch Selection	8		0	50 790
2.0 TDI 150 ch Selection	8	M	2 606	48 610
2.0 TDI 193 ch Selection 4x4	NC		NC	52 610

Surcoût Sportline : Selection + 4 000 €

SUPERB

1.5 TSI 150 ch Hybrid Selection	8	M	100	44 620
2.0 TDI 150 ch Selection	8	M	280	48 120

Surcoût Laurin & Klement : Selection + 8 850 €

SUPERB COMBI

1.5 TSI PHEV 204 ch Selection	8		0	52 160
2.0 TDI 193 ch Selection 4x4	NC		NC	53 220

Surcoût : berline + 1 100 €

SMART

TYPE	CV	B/M *		PRIX
#1				
Pro	5		0	36 315
Brabus	8		0	47 815

Surcoût Pro+ : Pro + 5 000 €
Surcoût Premium : Pro+ + 2 500 €
Surcoût Pulse : Premium + 1 500 €

#3				
272 ch 47 kWh Pro	5		0	37 315
272 ch 62 kWh Pro +	5		0	42 315
Brabus	5		0	49 815

Surcoût Premium : Pro + + 3 000 €
Surcoût 25th Anniveersary Edition : Premium + 825 €

SUBARU

TYPE	CV	B/M *		PRIX
IMPREZA				
e-Boxer Confort	8	M	13 014	34 990

Surcoût Premium : Confort + 2 000 €
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €

SOLTERRA				
71,4 kWh Confort	8		0	59 990

Surcoût Luxury : Confort + 4 000 €

SUZUKI

TYPE	CV	B/M *		PRIX
IGNIS				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0	17 190

Surcoût Privilège : Avantage + 1 620 €
Surcoût Pack : Privilège + 1 150 €

SWIFT				
1.2 Hybrid Avantage	4		0	18 990

Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €
Surcoût Pack : Privilège + 900 €

VITARA				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	NC		NC	25 990
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	NC		NC	29 990

Surcoût Privilège : Avantage + 1 000 €
Surcoût Style : Privilège + 1 650 €

SWACE				
1.8 Hybrid Privilège	5		0	33 750

Surcoût Pack : Privilège + 2 500 €

S-CROSS				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	M	100	28 390
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	M	50	32 390

Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €
Surcoût Style : Privilège + 2 400 €

ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10		0	59 290

TESLA

TYPE	CV	B/M *		PRIX
MODEL 3				
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	18 900

Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €
Surcoût 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

Surcoût Dynamic : Active + 1 000 €
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €
Surcoût Collection : Design + 3 000 €
Surcoût Première : GR Sport + 1 000 €
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €

YARIS CROSS

116h Dynamic	6		0	28 200
130h Design	5		0	30 700

Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €
Surcoût Collection : Design + 3 000 €
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €
Surcoût Première : GR Sport + 2 000 €

C-HR

1.8 Hybride 140 ch Dynamic	5		0	34 900
2.0 Hybride 200 ch Design	8		0	38 900
Hybride Rechargeable 225 ch Design	8		0	44 900

Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €
Surcoût Collection : Design + 4 500 €
Surcoût Collection Première : Collection + 4 000 €
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €
Surcoût GR Sport Première : GR Sport + 6 000 €

COROLLA

1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6		0	33 750
2.0 Hybride 196 ch GR Sport	8		0	39 150

Surcoût Design : Dynamic + 2 100 €
Surcoût GR Sport : Design + 1 300 €
Surcoût Collection : GR Sport + 2 600 €

COROLLA TOURING SPORTS

Surcoût : berline + 2 100 €

PRIUS

Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8		0	43 900

Surcoût Design : Dynamic + 2 600 €
Surcoût Lounge : Design + 5 000 €

RAV4

Hybride Dynamic	9	M	230	44 500
Hybride Rechargeable Design AWD	9		0	52 950

Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 €

BZ4X

Pure	5		0	39 900

Surcoût Origin : Pure + 4 000 €

MIRAI

Lounge	4		0	73 000

Surcoût Executive : Lounge + 7 000 €

HIGHLANDER

Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	10 534	71 000

LAND CRUISER

204 D-4D LeCap	11	M	60 000	69 000

Surcoût Life : LeCap + 3 000 €
Surcoût Légende : Life + 8 000 €
Surcoût Lounge : Légende + 7 000 €
Surcoût First Edition : Lounge + 5 000 €

GR SUPRA

2.0 Safety	15	M	4 543	58 600
3.0	23	M	28 413	69 600

Surcoût "base" : Safety - 1 000 €
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €

PROACE CITY VERSO

1.2 VVT-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

Surcoût Executive : Dynamic + 3 500 €
Surcoût 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

Surcoût VW Edition : Life - 270 €
Surcoût Life Plus : Life + 585 €
Surcoût Style : Life Plus + 585 €
Surcoût R-Line : Style + 970 €

T-CROSS				
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	260	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

Surcoût VW Edition : Life + 0 €
Surcoût Life Plus : Life + 1 140 €
Surcoût Style : Life Plus + 3 870 €
Surcoût R-Line : Style + 320 €

TAIGO

1.0 TSI 95 ch	5	M	150	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

Surcoût Life : "base" + 2 930 €
Surcoût VW Edition : Life + 1 320 €
Surcoût Life Plus : Life + 440 €
Surcoût R-Line : Life Plus + 1 800 €
Surcoût Style : R-Line + 1 930 €
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 930 €

T-ROC

1.0 TSI 116 ch	6	M	540	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

Surcoût Life : "base" + 4 730 €
Surcoût VW Edition : Life - 250 €
Surcoût Life Plus : Life + 1 000 €
Surcoût Style : Life Plus + 1 610 €
Surcoût Style Exclusive : Style + 5 350 €
Surcoût R-Line : Style + 4 440 €

T-ROC CABRIOLET

1.0 TSI 116 ch Style	6	M	898	41 220
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M	1 504	46 290

Surcoût 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

Surcoût Life Plus : "base" + 2 210 €
Surcoût VW Edition : "base" + 1 980 €
Surcoût Style : Life Plus + 4 040 €
Surcoût Edition 50 : Style - 1 500 €
Surcoût R-Line : Style + 120 €

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 Ius	6		0	37 270
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	170	40 630

Surcoût 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

Surcoût 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

Surcoût 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

Surcoût Life Plus : "base" + 3 350 €
Surcoût VW Edition : Life Plus + 200 €
Surcoût Elegance : Life Plus + 4 950 €
Surcoût R-Line : Life Plus + 3 650 €
Surcoût 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

Surcoût R-Line : Life Plus + 2 500 €
Surcoût 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

Surcoût Life Max : "base" + 2 000 €

ID.5

Pro 286 ch	6		0	50 500
GTX	5		0	65 400

Surcoût 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

Surcoût Life Plus : "base" + 4 300 €
Surcoût Elegance : Life Plus + 5 800 €
Surcoût 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

Surcoût R-Line : Elegance + 100 €

ARTEON SHOOTING BRAKE

Surcoût : Arteon + 900 €

ID.7

Pro 286 ch Life Max	6		0	59 990
Pro S 286 ch Life Max	6		0	61 690

ID.7 TOURER

Pro 286 ch	6		0	58 990
Pro S Life Max	6		0	62 390
GTX	6		0	75 000

Surcoût Life Max : "base" + 1 700 €

TOUAREG

eHybrid 381 ch Elegance	22		0	89 100
R	22		0	105 100

CADDY

1.5 TSI 116 ch DSG	6	M	2 544	37 000
2.0 TDI 102 ch	6	M	1 090	35 900
2.0 TDI 122 ch DSG	6	M	1 650	39 950

Surcoût Life : "base" + 2 700 €

VOLVO

TYPE	CV	B/M *		PRIX
EX30				
Single Start	5		0	39 100
Single Extended Range Start	5		0	43 300
Twin Performance Plus	8		0	50 850

Surcoût Plus : Start + 2 950 €
Surcoût Ultra : Plus + 2 950 €

XC40				
B3 Essential	9	M	2 929	41 350
B4 Plus	11	M	3 250	48 800

Surcoût Start : Essential + 2 300 € à + 2 900 €
Surcoût Plus : Start + 2 100 € à + 6 650 €
Surcoût Black Edition : Plus + 1 750 €
Surcoût Ultra : Plus + 3 450 €

EX40				
Single Essential	7		0	46 950
Single Extended Range Start	9		0	52 200
Twin Performance Plus	14		0	62 150

Surcoût Start : Essential + 3 000 €
Surcoût Plus : Start + 5 750 €
Surcoût Black Edition : Plus + 1 300 €
Surcoût Ultra : Black Edition + 3 950 €

C40				
Recharge 238 ch Start Plus	9		0	56 850
Recharge Extended Range 252 ch Start	9		0	55 555
Recharge Twin 408 ch Plus	14		0	63 150

Surcoût Plus : Start + 3 600 €
Surcoût Ultimate : Plus + 4 250 €

S60				
B4 essence Start	11	M	2 248	50 700
Recharge T6 Plus Style Dark	15		0	65 350
Polestar Engineered	17		0	77 600

Surcoût Plus Style Dark : Start + 2 450 €
Surcoût Ultimate Style Chrome : Plus Style Dark + 6 050 €

V60				
B4 essence Start	11	M	2 323	50 100
Recharge T6 Plus Style Dark AWD	15		0	66 750

Surcoût Plus Style Dark : Start + 2 450 €
Surcoût Ultra Style Dark : Plus Style Dark + 6 900 €
Surcoût Ultra Style Chrome : Plus Style Dark + 6 200 €

V60 CROSS COUNTRY				
B4 Diesel Pro	11	M	7 099	61 250

XC60				
Recharge T6 Start AWD	15		0	69 950
Recharge T8 Ultimate Style Chrome AWD	20		0	83 230
Polestar Engineered	20		0	87 480

Surcoût Plus Style Chrome : Start + 4 530 €
Surcoût Plus Style Dark : Plus Style Chrome + 0 €
Surcoût Ultimate Style Chrome : Plus Style Dark + 5 750 €
Surcoût Ultimate Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €
Surcoût Black Edition : Ultimate Style Dark + 1 400 €

XC90				
T8 Start	20		0	91 050

Surcoût Ultra Style Chrome : Start + 12 830 €
Surcoût Ultra Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €

EX90				
Single Start	NC		0	89 500
Twin Plus	NC		0	99 250
Twin Performance Ultra	NC		0	110 400

Surcoût Plus : Start + 5 600 €
Surcoût Ultra : Plus + 5 950 €

B : bonus écologique (en €) ; M : malus écologique (en €).

Pourquoi mon moteur s'encrasse

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







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

LIQUI MOLY
Le propre de votre moteur

www.liqui-moly.fr

® Copyright Liqui Moly toute reproduction même partielle est interdite

ŠKODA

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

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

Offre valable jusqu'au 31/10/2024. (1) Octavia Combi Selection 1.5 TSI 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 1er loyer de 349 € suivi de 34 loyers de 349 €. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital social : 318 279 200 € – Siège social : Braunschweig (Allemagne) – RC/HRB Braunschweig : 1819 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQMUQ9MO-22 (www.orias.fr) – Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 av. de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise : 451 618 904 – Administration et adresse postale : 11, av. de Boursonne – BP 61 – 02601 Villers-Cotterêts Cedex.

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



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