

# l'auto-journal



NOUVEAUTÉ

## DS N°8 LE VRAI PORTE-DRAPEAU FRANÇAIS

STYLE CHIC, INTÉRIEUR SOIGNÉ, 750 KM D'AUTONOMIE...  
ON VOUS DIT TOUT

CONCEPT

### JAGUAR TYPE 00

Elle dérange, elle intrigue.  
Un sacré pari!



COMPARATIF

### LE RENAULT SYMBIOZ FACE À SES RIVAUX

Dans la jungle des SUV polyvalents,  
qui l'emporte ?



### ESSAI 10 000 KM

### PEUGEOT 3008

Sur longue distance,  
fait-il oublier  
l'ancien ?



L 14595 - 1173 - F: 4,40 €



BEL: 4,80€ - ESP: 4,80€  
GR: 4,90€ - DOM: 5: 4,90€  
DOM: 6: 6€ - ITA: 4,90€  
LUX: 4,80€ - PORTUG: 4,90€  
AUS: 7,50€ - CAN: 7,50€/CAN  
MAR: 52,00€H - TUR: 5: 680,00CFP - TOM: 1,900CFP  
CH: 7,00F - TUN: 9,500TU



finaliste  
voiture de l'année 2025



# RENAULT 5 E-TECH ELECTRIQUE

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

4 000€ de bonus écologique avant changement des conditions<sup>(2)</sup>

fabriquée en France

jusqu'à 410 km d'autonomie<sup>(3)</sup>

chargeur bidirectionnel

openR link avec Google intégré<sup>(4)</sup>

200 combinaisons de personnalisation

jusqu'à 26 systèmes avancés d'aide à la conduite

profiter  
de l'offre





(1) borne de recharge à domicile Mobilize powerbox verso (valeur : 990€ ht) offerte pour toute commande de Renault 5 neuve + forfait comprenant borne et installation du 1<sup>er</sup> au 31/12/24. borne non substituable par une autre contrepartie, ni par une borne de recharge de nature équivalente. offre à particuliers résidant en maison individuelle, valable pour toute commande d'un forfait borne Mobilize powerbox verso avec installation de Mobilize power solutions, via points de vente Renault participants. (2) sous réserve de confirmation et d'éligibilité selon conditions prévues par la réglementation applicable, voir sur service-public.fr. (3) selon données wltp. (4) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. consommations min/max (kwh/100 km)\*: 14,5/15,5. émissions co<sub>2</sub> (g/km)\*: 0. \*selon norme wltp.

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

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

# SKODA

## Škoda Fabia

La citadine qui n'a pas peur  
des grandes distances.



À partir de

**209€/mois<sup>(1)</sup>**

**2 mois de  
loyers offerts**

LLD 37 mois / sans apport

**DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT**

Modèle présenté: Fabia Monte Carlo 1.0 TSI 95 ch BVM avec options, 2 loyers offerts après 1er loyer de 317€ suivis de 34 loyers de 317€, remise de 4 200€ déductible hors assurances facultatives. 2 loyers offerts après 1er loyer de 209€ suivis de 34 loyers de 209€. 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-HNQM-UQ9MO-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. Monte-Carlo est une marque déposée par Monaco Brands.

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



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Renault Symbioz/Hyundai Kona/Kia Niro/  
Cupra Formentor/Peugeot 2008/P. 56

N° 1173

Du 12 au 25 décembre 2024



DS N° 8/P. 10

## SOMMAIRE

### Découvrir

- 10 DS N° 8  
18 Jaguar Type 00  
22 Ford Puma Gen-E

### Comprendre

- 26 Zone à trafic limité dans Paris : aussi inefficace qu'inéluctable!  
30 Zone rouge : photos espion de la Renault Clio VI

### Conduire

- 34 Peugeot 3008 Hybrid 136 ch  
46 MG EHS Hybride rechargeable 272 ch  
52 Renault Rafale E-Tech 4x4 Hybrid 300 ch  
56 Le Renault Symbioz face à ses rivaux  
Renault Symbioz E-Tech 145 ch/Cupra Formentor V MHEV 150 ch/Hyundai Kona HEV 129 ch/Kia Niro HEV 129 ch/Peugeot 2008 Hybrid 136 ch

- 66 Audi A6 e-tron Avant Performance 367 ch/100 kWh  
72 Volkswagen ID.4 GTX 340 ch/82 kWh  
74 BYD Sealion 7 AWD 530 ch/91,3 kWh  
78 Le chef des essais vous répond

### Vibrer

- 80 Le musée Skoda à Mladá Boleslav  
86 Rallye : les titres au dernier moment  
88 Rétro : Range Rover 4 portes (1982)

### S'offrir

- 92 Configurateur : Renault Scénic E-Tech  
96 Occasion : Hyundai Ioniq 5  
98 Prix du neuf  
Le tarif des voitures neuves



Jaguar Type 00/P. 18



Ford Puma Gen-E/P. 22



Peugeot 3008/P. 34



MG EHS/P. 46



Renault Rafale/P. 52



Audi A6 e-tron Avant/P. 66



BYD Sealion 7/P. 74



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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

# Nouveau Volkswagen Tiguan eHybrid.

Jusqu'à 128 km d'autonomie en mode 100% électrique.\*



Les belles histoires  
commencent ensemble.



A 12 g CO<sub>2</sub>/km



\* Jusqu'à 128 km d'autonomie en mode 100% électrique combiné WLTP pour un Tiguan Life Plus eHybrid 204 ch. L'autonomie, réelle en mode tout électrique dépend de nombreux paramètres dont l'équipement, le style de conduite et la vitesse. Plus d'information auprès de votre Partenaire.

Cycles mixtes de la gamme Nouveau Volkswagen Tiguan eHybrid (l/100 km) WLTP : 0,4-0,6. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP : 9-12. Valeurs au 25/07/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



**ABONNEZ-VOUS!**  
Retrouvez toutes nos offres p. 79 et sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)



LAURENT VILLARON

## AINSI PASSE LA GLOIRE DU MONDE...

De héros à zéro, la route est droite mais la pente est raide. Pourtant, de manière assez étonnante en pareilles circonstances, Carlos Tavares a évité le lâche flot de sarcasmes *post mortem*. C'est déjà le signe de la trace hors norme que laissera le désormais ex-patron de Stellantis. Rappel des faits : le 1<sup>er</sup> décembre, le conseil d'administration de Stellantis annonce avoir accepté la démission de son directeur général "avec effet immédiat". Ce qui, dans le langage des affaires, ressemble à un licenciement brutal. Carlos Tavares devait théoriquement terminer son mandat, jusqu'à fin janvier 2026, et avait annoncé

qu'à 68 ans, il serait alors temps pour lui de prendre sa retraite. Il profitera donc plus tôt des joies de son domaine viticole au Portugal ou de sa passion de toujours pour la compétition automobile.

Comment en est-on arrivé là ? Les premiers commentaires laissaient entrevoir une décision unilatérale du conseil d'administration, en désaccord de plus en plus marqué sur les méthodes de management et les orientations stratégiques portées par le patron portugais. En vrac, et non sans quelques raisons, il lui aurait été reproché la brutalité et la persistance de sa traque des coûts, avec pour corollaires une relation très dégradée avec les fournisseurs et les distributeurs, en Europe comme aux États-Unis, mais aussi un isolement par rapport à ses confrères et concurrents dans la défense de l'industrie automobile européenne. Carlos Tavares, sorti de l'ACEA, l'Association des constructeurs européens dont il avait pourtant été président, était par exemple le seul à annoncer que le respect des normes CAFE ne devait pas être remis en question.

Mais depuis, des informations venant de cercles proches de l'ancien patron déroulent un autre récit. Carlos Tavares n'a pas été viré. Il a vraiment démissionné. John Elkann, héritier de la famille Agnelli et président du groupe, poussait pour des changements stratégiques. Actant la croissance des désaccords, ne souhaitant pas infléchir sa trajectoire, Carlos Tavares a préféré partir.

Avait-il raison, seul contre tous ? Il est trop tôt pour en juger. Mais ses faits d'armes, du sauvetage de Peugeot et d'Opel à la constitution de Stellantis, ou encore sa vision sociétale de la place de l'industrie automobile, militent pour que la question ne soit pas écartée d'un revers de main.

Jean-Éric Raoul  
Rédacteur en chef  
[jeraoul@reworldmedia.com](mailto:jeraoul@reworldmedia.com)

*Jean-Éric Raoul*

## ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Jaguar est sacrifié au sein du groupe Land Rover, sans nouveaux modèles, avec un avenir incertain, un choix stratégique douteux et un logo déconcertant, le mot est faible. Quelle mouche a piqué ses dirigeants ? Cela correspond toutefois à une réflexion d'un vendeur Jaguar qui, en 2018, m'a présenté la marque comme étant l'entrée de gamme chez Land Rover. Hallucinant d'entendre une telle hérésie, prouvant déjà l'endoctrinement des vendeurs. **Éric Massot**

Jaguar s'est beaucoup cherchée... et pas mal égarée ces dernières années. La nouvelle berline XJ était fin prête, mais a été arrêtée in extremis. Place aujourd'hui à une stratégie de rupture, dérangeante sur bien des points (lire page 18). Un pari gagnant ?

J'ai lu avec intérêt l'article sur la réglementation CAFE de votre numéro 1170. J'en partage les conclusions, consistant à dire que les acheteurs payeront la facture de l'électromobilité, incluant les pénalités des constructeurs. Les constructeurs extra-européens n'y seront pas soumis, et bénéficieront ainsi d'un avantage substantiel. Ce type de mesure va conduire à renchérir le prix des voitures, à l'impossibilité d'acquérir des voitures neuves par nombre de particuliers, et *in fine* à une aggravation des émissions de CO<sub>2</sub>.

**Éric Wernert**

On sait l'enfer pavé de bonnes intentions. Comme vous le soulignez, s'entêter sur les sanctions pour les normes CAFE aurait des effets dévastateurs sur l'industrie, mais aussi sur la baisse réelle des émissions de CO<sub>2</sub>.

ON A AIMÉ,  
CETTE QUINZAINE



## 333 KM/H CERTIFIÉS !

Cela faisait partie du cahier des charges de la 33 Stradale. Produite à 33 exemplaires, cette exclusive Alfa Romeo se devait d'atteindre 333 km/h en vitesse de pointe. Ceci avant la première livraison prévue avant la fin de l'année. Les essayeurs maison se sont donc rendus au Nardo Ring, dans la botte italienne, là où les marques les plus sportives effectuent leurs essais. D'un diamètre de 4 km et d'une longueur de 12,6 km, doté d'un profil parabolique bas, l'ovale permet d'atteindre des vitesses

de plus de 400 km/h. Des deux versions de Stradale, 100% électrique ou thermique, seule celle équipée du V6 biturbo est descendue dans les Pouilles. Avec 620 ch sur le train arrière, domestiqués via un différentiel à glissement limité et une boîte de vitesses DCT à 8 rapports, la belle italienne a expédié le 0 à 100 km/h en moins de 3 secondes avant d'envoyer l'aiguille du tachymètre à la conquête des 333 km/h. Mission accomplie.



# Retour



*La calandre illuminée  
est impressionnante.  
Elle reste noire  
en entrée de gamme.*



# en grâce

Le constructeur français revient dans le haut de gamme avec le DS N° 8, un SUV coupé 100% électrique et hyper-profilé. Il mise sur un aérodynamisme poussé pour atteindre une autonomie intéressante de 750 km.

Par Didier Laurent Photos Arnaud Saunier

*L'aérodynamisme a été un point clé pour affiner le dessin, notamment à l'arrière.*



*Les jantes peuvent atteindre le diamètre record de 740 mm. Elles vont de 19 à 21 pouces.*

**DS N° 8**

Prix : à partir de 59 000 €\*

Commercialisation : juin 2025

\* Estimation.

**C**hanel a son N° 5, DS a désormais son N° 8. Ce changement de nomenclature et l'utilisation désormais systématique de l'abréviation "N°" intervient alors que la marque passe au 100 % électrique et monte en gamme. Ce nouveau modèle constitue un événement chez DS, qui n'avait plus vraiment parlé design depuis la DS 4, en 2021. On se rappelle l'évolution de l'avant des DS 7 (2022) et DS 3 (2023), mais il s'agissait là seulement de restylages.

Le DS N° 8 est donc le nouveau porte-drapeau de la marque. Mais il n'est pas sa plus grande "création", la berline DS 9 atteignant 4,93 m de longueur. Étendu sur 4,82 m pour une largeur de 1,90 m et une hauteur de 1,58 m, le N° 8 est en revanche le modèle le plus moderne et le plus technologique jamais produit par le constructeur français. Il interpelle par certains de ses détails stylistiques, à commencer par sa signature verticale à LED en forme de V, reprise du concept DS E-Tense Performance. Mais le clou du spectacle est sa calandre illuminée et animée (au verrouillage/déverrouillage) livrée en série sur le niveau Étoile. La finition Pallas recevra quant à elle un masque noir qui fait bon effet mais qui est forcément plus sobre. Il n'est pas certain que la clientèle française soit totalement prête pour cela dans le premium, mais d'autres marchés seront à coup sûr séduits "au premier regard". Avec sa peinture biton qui part du toit et qui file jusqu'à la calandre en passant par le capot, le DS N° 8 prend pour référence certaines des habitudes historiques de grands carrossiers français dans les années 30 tels que Delage, Bugatti, Delahaye ou Voisin. Pour le reste, le



## Qui sont ses concurrents ?

DS aimerait bien tenter de prendre des parts de marché aux marques premium allemandes. La marque dit viser les Audi Q4 e-tron, plus petit, mais aussi le nouveau Q6 e-tron. Mais ce dernier est construit sur une plateforme 800 V et recharge beaucoup plus vite malgré une autonomie légèrement inférieure.

C'est aussi le prix qui fera la différence... Chez BMW, en attendant le futur iX3, le client pourrait peut-être considérer la berline i4, dans la même fourchette de prix mais avec une autonomie et une rapidité de recharge inférieures. Mercedes n'a rien à ce jour à mettre vraiment en face de la nouveauté

tricolore (hormis des modèles très exclusifs), mais un GLC 100 % électrique arrivera seulement quelques mois après le lancement du DS N° 8.

En dehors du premium, il existe aussi des alternatives, comme le Tesla Model Y, qui dispute au nouveau SUV français une efficience de bon niveau. Le californien offre un espace intérieur moins luxueux mais un coffre plus grand. On peut aussi noter la concurrence du Ford Mustang Mach-E, dont la future génération arrivera en 2026, y compris avec une déclinaison SUV coupé. Chez les constructeurs chinois, le Xpeng G6 est à considérer, même si la marque doit

encore faire ses preuves d'intégration sur le marché français. Le véhicule dont la silhouette se rapproche le plus du N° 8 est produit par le groupe Geely. Le Polestar 4 est en effet dans le viseur de DS, dans plusieurs pays d'Europe mais également en France, où il arrivera à la fin de l'année 2025. Du côté des marques françaises, enfin, il n'y a pas de concurrent direct. Le Renault Rafale pourrait être sur la liste du candidat à l'achat, mais il n'est pas proposé en 100 % électrique. Le Peugeot E-5008, cousin technique du nouveau SUV DS, se poste quant à lui en alternative familiale avec ses 7 places de série.



Le motif "bracelet de montre" a été réinventé pour ce nouveau modèle.

La plaque d'aluminium qui abrite un haut-parleur est percée au laser.

DS N°8 reprend des codes plus classiques dans l'électrique de bonne gamme, avec des poignées de porte affleurantes et motorisées à l'avant, et dissimulées dans les montants arrière (pour des questions de style, de poids, d'aérodynamisme et de coût). Il est également le premier modèle de la gamme DS à adopter une signature lumineuse verticale à la poupe. Son inspiration est le concept DS Aero Sport Lounge, qui a été dessiné en même temps. Le constructeur français souligne que la forme en trièdre des feux optimise le décollement du flux d'air à l'arrière, et que l'ensemble les rend visibles à 100 mètres du véhicule, de nuit.

À bord, l'ambiance est zen, le style est réfléchi et la planche de bord respire la qualité. La grande dalle de 16 pouces est bien intégrée, mais plutôt



Les feux très verticaux viennent du concept car Aero Sport Lounge. L'arête fine a été choisie pour des raisons aérodynamiques, afin de servir l'autonomie.

que d'implanter un second écran face au passager, DS a préféré dédier à ce dernier le tiers droit de la dalle. Il pourra y faire défiler ses propres informations de manière verticale, alors que le conducteur organisera de son côté ses *widgets* via un défilement horizontal.

## DS prône l'art du voyage en électrique

Cette mesure peut être perçue comme une économie, mais c'est aussi une manière de se préserver du tout-écran et de profiter du caractère spectaculaire du mobilier de bord, notamment la surface étendue en aluminium brossé. On notera par ailleurs la réactivité améliorée du système multimédia (sa puissance a été doublée), tout comme les mémoires flash et RAM du système, qui ont respectivement été multipliées par 2 et 1,5 (soit 128 GB et 8 GB). Cela promet un univers numérique plus complet, avec des commandes vocales fluides et supportées par ChatGPT, qui sera intégré au dispositif dès l'entrée de gamme.

Avec un plancher totalement plat et une console centrale travaillée sur deux niveaux, le séjour aux places avant est plutôt agréable. La priorité a été donnée aux aspects pratiques, et l'étage inférieur recèle plusieurs rangements. À l'arrière, l'accès est aisément malgré la fuite du toit, ➤

*La peinture noire, jusqu'au capot, est issue d'un nouveau procédé en usine.*



*Le châssis peut abriter deux batteries : 74 et 97,2 kWh.*

et la banquette inclinée à 30° incite à adopter une position relaxante. Il n'y a pas de miracle pour le passager central, qui devra se contenter d'une moindre largeur et composer avec l'arrière de la console centrale, qui déborde un peu. À noter que les batteries, logées sous le plancher, font aussi remonter un petit peu les pieds. L'empattement contenu à 2,74 m (sur une longueur de 4,82 m) a permis de travailler sur le volume de coffre. DS annonce jusqu'à 620 dm<sup>3</sup> sous tablette, et une profondeur de 1,16 m pour charger des objets assez longs, sans rabattre les dossiers des sièges arrière.

## Deux batteries, trois puissances, 750 km d'autonomie annoncés

La forme travaillée de la silhouette a permis à DS d'inventer le terme "aéro-efficiency". Il est vrai que le Cx de 0,24 est une bonne performance, et c'est ce qui fait que la N° 8 affiche la meilleure autonomie de tous les modèles Stellantis construits sur cette plateforme. La N° 8 utilise en effet la base STLA Medium, qui est celle des Peugeot E-3008, E-5008, Opel Grandland, qui sera aussi celle de la future Opel Manta ou de la Lancia Gamma (liste non exhaustive).

Rien de très nouveau de ce côté, donc, si ce n'est que ce véhicule se dote de roues d'un plus grand

diamètre (740 mm) et de technologies qui lui permettent de soigner son autonomie. On notera par exemple ces entrées d'air pilotées par des volets mobiles intégrés au bouclier avant. DS annonce qu'ils représentent un gain aérodynamique de 95 % par rapport à une entrée d'air ouverte, et 40 % en comparaison de dispositifs concurrents, ce qui se traduit par une autonomie supplémentaire de 18 à 22 km.

Le DS N° 8 sera décliné selon trois motorisations, toutes électriques. Une version à deux roues motrices (traction) de 230 ch avec une batterie de 74 kWh, une autre – cette fois de 245 ch – avec un accumulateur de 97,2 kWh, et une livrée à quatre roues motrices (deux moteurs électriques), uniquement disponible avec la plus grosse des deux batteries et qui développera 350 ch. À noter qu'une fonction Boost permettra de profiter ponctuellement de 25 à 35 ch supplémentaires – pour un total de 260 ch, 280 ch, et 375 ch.

La version FWD, à petite batterie, avance logiquement l'autonomie la plus contenue : 572 km. Celle de la version AWD Long Range n'est pas encore homologuée mais devrait se situer autour de 690 km. En revanche, l'autonomie de la livrée FWD Long Range (deux roues motrices, 245 ch et grosse batterie) est officielle : 750 km selon une consommation mixte homologuée ➤



*Le grand écran de 16 pouces reste flottant mais s'intègre bien dans l'environnement. Il dispose d'une réactivité améliorée et son système d'exploitation d'une puissance décuplée.*

750 km d'autonomie,  
et 500 km sur autoroute,  
à vitesse constante  
de 120 km/h, c'est ce que  
promet le DS N° 8.



1 Le combiné d'instruments numérique de 12,25 pouces est devenu un classique.  
2 La console centrale sur deux étages sépare nettement les deux passagers avant.



## Interview

### Thierry Métroz

Directeur du style de DS automobiles

# “Le design pour traquer l'autonomie”

**L'Auto-Journal :** La ressemblance entre le N° 8 et le concept DS Aero Sport Lounge est assez évidente. Pourquoi avoir développé les deux véhicules en même temps ?

**Thierry Métroz :** Ce n'était pas calculé au départ, mais nous avons bénéficié d'un bon alignement des planètes. Nous avions d'un côté cette commande de la marque, sur laquelle nous avons commencé à travailler en 2019, et nous avions également décidé de sortir un concept car en 2020. Comme nous avions des objectifs d'efficience très élevés, les deux projets se sont superposés, un peu naturellement, au sein de nos bureaux d'études. Nous avions toutefois une demande de Carlos Tavares (*alors le patron du groupe Stellantis, NDLR*), qui nous a donné son feu vert à condition que la voiture ait une autonomie de 700 km minimum. Alors on s'est mis à traquer le moindre kilomètre dans le design...

**Dans ce contexte, qu'est-ce qui a été le plus compliqué à définir ?**

Le fait de travailler sur une silhouette *fastback* nous a permis de partir du bon pied. C'était la demande de la marque car nous savions que la clé de la réussite en matière de voiture électrique, c'est l'autonomie. Ce qui a été le plus

compliqué à mettre au point dans un contexte *a priori* favorable, c'est la synthèse globale de la partie avant. Il a fallu trouver des solutions pour améliorer le taux de pénétration dans l'air, et nous avons par exemple abaissé le capot de 7 cm par rapport à un Peugeot 3008. Nous avons également dessiné cette nouvelle génération de calandre lumineuse avec toute la gestion de la problématique des chocs. Mais en partant d'une bonne base et en optimisant la voiture secteur par secteur, nous sommes arrivés à un résultat qui nous place aujourd'hui parmi les meilleurs.

**Ce nouveau modèle est 100 % électrique mais il est construit sur une plateforme multiénergie. Y aura-t-il une N° 8 thermique ou hybride ?**

Le DS N° 8 est développé sur la plateforme STLA Medium Evo, et nous l'avons prévu dès le départ pour être uniquement électrique. Si nous souhaitons aujourd'hui faire autre chose, tout le travail réalisé spécifiquement sur l'optimisation de la carrosserie serait vain, et tout l'avant serait à refaire car il est totalement fermé et intègre notre nouvelle calandre Luminascreen. Donc, cela n'arrivera pas.



de 12,9 kWh/100 km en cycle mixte. DS annonce par ailleurs 500 km sur autoroute (à 120 km/h constants), et souligne que la N° 8 est la seule voiture de sa catégorie à pouvoir effectuer un Paris-Lyon (soit environ 450 km) sans avoir besoin de recharger (et avec 60 km d'autonomie résiduelle à l'arrivée). Il faudra bien entendu vérifier cela volant en mains.

La plus puissante des DS N° 8 annonce un 0 à 100 km/h en 5,4 s (7,8 s pour les autres versions, toutes étant autolimitées à 190 km/h). Pour modérer sa consommation, la version à quatre roues motrices fait appel à une gestion intelligente de sa transmission, qui déconnecte



1



2

❶ Les places arrière sont confortables, mais les pieds remontent avec la présence des batteries. ❷ DS annonce jusqu'à 620 dm<sup>3</sup> de volume sous tablette, et 1,16 m de profondeur.

## DS continue sa route avec Focal

Dans sa version de base, le DS N° 8 sera livré avec un système audio à 8 haut-parleurs. Mais en haut de gamme ou en option, il sera possible de profiter d'un dispositif fourni par Focal, un spécialiste français de la hi-fi. On parle ici d'un système appelé "Electra 3D" composé de 14 haut-parleurs pour une puissance de 690 W (et d'une petite amputation du volume de coffre pour loger un subwoofer). Nous n'avons pas encore pu le tester mais nous avons pu observer la parfaite intégration des haut-parleurs dans les décors dans l'habitacle et notamment les contre-portes. DS indique avoir utilisé une technologie laser inédite dans le monde automobile pour atteindre cette précision de découpe de l'aluminium et le résultat est plutôt réussi. On notera enfin la présence de deux haut-parleurs situés au niveau du pavillon, ce qui devrait contribuer à une meilleure distribution du son.

le train arrière entre 15 et 140 km/h si les conditions d'adhérence le permettent. Différents modes de conduite autorisent néanmoins le verrouillage en 4 roues motrices.

En termes de recharge, le DS N° 8 suit la performance des autres modèles Stellantis construits sur la même plateforme. Il sera livré dans un premier temps avec un chargeur embarqué de 11 kW pour les bornes urbaines et les wallbox, une version 22 kW étant prévue ultérieurement en option. Sur les bornes rapides, il accepte jusqu'à 160 kW en courant continu. Bénéfi-

ciant d'un système de préconditionnement de la batterie, il peut gérer une charge maximale constante entre 20 et 55 % de charge. Le "20 à 80 % de batterie" sur borne rapide est alors annoncé en 27 mn, ce qui représente 200 km retrouvés en 10 mn.

La grille des tarifs sera communiquée dans quelques semaines, mais son entrée de gamme (celle qui sera la moins vendue) a été annoncée "juste en dessous de" 60 000 €, alors que la version à 4 roues motrices, en finition haute, pourrait tutoyer 80 000 €.

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

En poussant le curseur de l'aérodynamisme, DS atteint des niveaux d'autonomie prometteurs, sans toutefois bousculer l'ordre établi en matière de temps de recharge. Pour le reste, on est dans l'ADN de la marque avec une recherche de soin visible sur les matériaux et la présentation intérieure, ce qui est l'un des points forts de ce nouveau modèle. Le DS N° 8 est certainement le modèle le plus haut de gamme jamais produit par le constructeur français.



UNE CREATION DOCUMENTAIRE CANAL+

# PROST

ITINÉRAIRE D'UNE LÉGENDE

DES LE 8 DECEMBRE  
SEULEMENT SUR

**CANAL+**

Concept car

# Panthère rose sur tan

Jaguar ne rugit plus. Métamorphosé en panthère rose, le félin anglais explore de nouveaux chemins. Sans aucun bruit, avec beaucoup d'audace mais pas sans risque... Faites vos jeux !

Par Guy L'Hospital Photos Nick Dimbleby

**I**l s'agit d'un retour sous haute tension, à haut risque pour ne pas filer trop longtemps la métaphore "électrique", celui de Jaguar – marque iconique dont le berceau historique se situe près de Coventry, à l'est de Birmingham – qui fleurait bon le cuir, les vapeurs de Super et la ronce de noyer. Chiffres de ventes en berne, fiabilité discutée et manque de cohérence ont poussé le patron français de l'époque, Thierry Bolloré, en 2021, à lancer le plan Reimagine pour mettre la marque anglaise sur les rails de l'électrification. Depuis, l'eau a coulé sous les ponts de la Tamise. À Gaydon, où est implanté le centre R&D du groupe, les cerveaux ont phosphoré, les designers ont multiplié les sketchs et pondu près de vingt maquettes à l'échelle 1. Le calendrier est tenu. La première Jaguar de la nouvelle ère est attendue fin 2025. Il s'agira d'un grand coupé GT 4 portes et le concept qui le préfigure, le Type 00, vient d'être lancé en grande pompe à l'Art Week de Miami.

Il s'agit d'un pur coupé de plus de 5 m de long, 1,9 m de large et seulement 1,3 m de haut.



Jaguar se montre avare avec les données techniques. Le concept Type 00 dépasse les 5 m de long. Entre les roues de 23 pouces, une batterie qui devrait permettre d'atteindre 770 km entre deux charges.



# ois vert

À partir de 125 000 €\*

Commercialisation : début 2026

\* Estimation du modèle GT 4 portes dérivé.

Vue de la planche de bord,  
écrans repliés.



Une nouvelle identité qui fait table rase du passé.

Son style de "Batmobile épurée" ne laisse pas indifférent. Sous cette carrosserie monobloc qui reprend différents codes pour, au final, ne ressembler à rien de connu, ni chez Jaguar par le passé, ni dans l'univers de l'hyperluxue, là où Jaguar aimerait pointer le bout de son museau.

## Comme la Type E, un long capot

Le nez du concept Type 00 rappelle par sa longueur, et quelques artifices latéraux, celui de la Type E. Mais contrairement à son ancêtre, il ne plonge pas prématurément pour accentuer le côté sportif mais s'arrête net pour former un angle pratiquement droit avec une énorme calandre verticale. À l'opposé, la lunette arrière a disparu, remplacée par un ouvrant en tôle et par une rétromise par caméras, dont les objectifs se cachent sous les incrustations latérales en laiton. La peinture, un impromptu rose satiné (le Type 00 existe également en bleu), est également appliquée sur le toit vitré pour donner un effet persienne ; ce qui a pour effet d'accentuer le côté monobloc du Type 00.

Les portes s'ouvrent en élytre sur un habitacle pour le moins dépouillé, sans aucun écran apparent. Pourtant, ils sont bien là, de chaque côté de la poutre centrale et se déploient sur commande. La planche de bord gagne alors en connectivité (même si les dalles panoramiques semblent déjà dépassées par rapport à ce que propose n'importe quel constructeur chinois) ce qu'elle perd en sobriété. Lorsque ➤



Axel Goulée, le designer en charge de la "matérialité", détaille les différents matériaux utilisés à bord du concept Type 00.

les différents rangements s'ouvrent, des éclairages plus ou moins chatoyants apparaissent. Sur le concept Type 00, le travail sur la matière, les ambiances olfactives, sonores et lumineuses ont visiblement été une priorité. Axel Goulée, le *Frenchie* de l'équipe, jeune designer en charge de la "matérialité", pousse pour conserver la trilogie de totems, des blocs de différentes matières – travertin, laiton, albâtre – sur le modèle de série. Un système qui consiste à placer un bâtonnet de pierre ou métal brut dans un emplacement sur la console centrale afin de prédefinir les différentes ambiances. Gageons

que si l'idée va au bout, elle sera simplifiée, tout comme le tampon imprégné de votre fragrance favorite qu'il faut appliquer sur un récepteur afin de parfumer l'ensemble de l'habitacle.

### Jaguar fait "tapis"

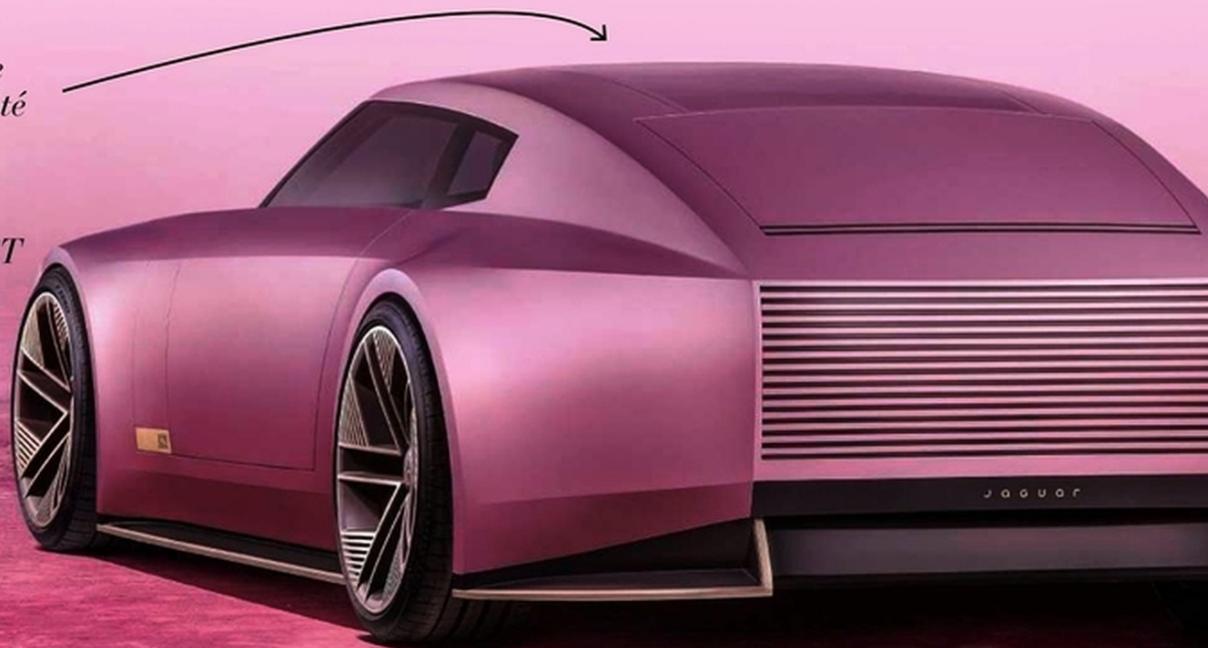
Ce retour à la matière, au toucher, montre la volonté de Jaguar de s'éloigner des tendances actuelles. La marque jette par la fenêtre une partie de son ADN pour se placer là où personne ne l'attend et souhaite même associer son nom à l'univers de l'art contemporain. "Vous vous trompez, l'ADN de Jaguar est res-

pecté, corrige Rawdon Glover, directeur général de Jaguar. Nous avons toujours fabriqué des modèles uniques comme la Type E qui ne cherchait à copier personne. Ceci, nous le retrouvons sur le concept Type 00."

Jaguar ouvre un nouveau chapitre de son histoire. Sans moteur thermique sous le capot, c'est une certitude. La nouvelle plateforme JEA a été spécifiquement étudiée pour insérer une batterie de grande taille sans contraindre le design. Celle-ci s'insère entre chaque essieu, sur un empattement de près de 3 m. Il est alors aisé, en fonction de la technologie actuelle,

*Le toit vitré reçoit un peu de peinture pour accentuer le côté monobloc. Et pas de lunette arrière, il fallait oser.*

*À retrouver sur la GT 4 portes de série?*





Une fois dans son emplacement, le "totem" en laiton lance l'ambiance correspondante.

Les caméras sont cachées derrière les plaques en laiton en bas de chaque aile avant.

d'estimer une capacité de plus de 100 kWh. De quoi revendiquer une autonomie de 770 km. La capacité de recharge promet de récupérer plus de 320 km en 15 mn.

Puissance des moteurs électriques, performances et tarifs restent sous scellés. Jaguar souhaite doubler le prix de vente moyen de la gamme actuelle (qui n'est plus produite) estimé à 68 000 €. Ce qui permet d'imaginer un tarif entre 100 et 130 000 € et un univers de concurrence qui commence au niveau des haut de gamme Mercedes et BMW pour aller chatouiller Porsche et Bentley.

Reste qu'il s'agit d'un véritable coup de poker. Il va falloir aller convaincre de riches clients que l'on trouve dans les plus grandes villes du monde, de Shanghai à New York en passant par Dubaï, Paris ou Berlin, sans oublier la capitale anglaise. Répondront-ils présents à la nouvelle proposition de Jaguar ? C'est à espérer, au risque de voir l'un des plus beaux fleurons de l'automobile disparaître sous le poids de ses batteries...

La GT 4 portes issue du concept reposera sur la nouvelle plateforme JEA exclusivement électrique. Celle-ci est adaptée aux véhicules bas, bonne nouvelle pour les amoureux des berlines.

## Trois questions à...

**Rawdom Glover**  
directeur général de Jaguar

**“ Nous ne sommes qu'au début du voyage ”**

**L'Auto-Journal :** Montée en gamme, 100 % électrique, partis pris stylistiques, Jaguar ne risque-t-il pas de se priver d'une partie de sa clientèle traditionnelle ?

**Rawdom Glover :** Les produits de luxe ou les véhicules de luxe sont davantage achetés sur une base émotionnelle. C'est notre conviction et c'est sur quoi nous avons beaucoup travaillé. Nous pensons que les gens seront intéressés par notre proposition s'ils sont vraiment engagés et intéressés par le design, s'ils sont intéressés par quelque chose d'exclusif, quelque chose de différent. Si vous voulez un choix conservateur, ne mettez pas une Jaguar dans votre liste. Et c'est très bien ainsi, car ce n'est pas ce que nous recherchons. Nos connaissances et nos recherches nous indiquent qu'il y a suffisamment de personnes de ce type dans le monde. Je pense aussi que le public sera plus jeune et plus urbain.

**Combien de voitures à terme dans le portfolio Jaguar ?**

Nous avons prévu trois véhicules sur la même architecture. Demain, nous ne chercherons pas à faire du volume. Si nous pouvons éliminer la complexité de notre offre, nous pensons que c'est une bonne chose. Il y aura des variations en termes de versions ou d'autonomie sans doute, mais nous ne multiplierons pas les options. Le type et le style des deux premières voitures sont fixés. Nous avons beaucoup d'idées pour le troisième véhicule.

JAGUAR



**Pendant un an, la marque va rester en sommeil. C'est une décision surprenante, non ?**

Nous allons multiplier les événements pour expliquer notre démarche et présenter notre marque. Nous voulons que les gens se disent qu'il se passe quelque chose d'intéressant chez Jaguar. Ensuite, au cours du second semestre de l'année prochaine, nous montrerons la première voiture définitive. C'est à ce moment-là seulement que nous pourrons compter les mains qui se seront levées et combien de personnes seront prêtes à l'acheter. Nous ne sommes qu'au début du voyage. Notre but est d'emmener le maximum de personnes avec nous.

## L'avis de L'Auto-Journal

Que restera-t-il du concept Type 00 dans un an lorsque Jaguar dévoilera le modèle de série ? Les portes en élytre auront disparu pour laisser place à quatre ouvrants classiques et l'habitacle aura sérieusement été remanié pour répondre aux exigences de l'époque. Mais l'essentiel devrait être conservé : un style et un projet que l'on ne retrouvera nulle part ailleurs. Les jeux sont faits !

FORD PUMA GEN-E

# Toujours aussi malin

En adoptant une version 100% électrique, le petit SUV signé Ford garde ses atouts, à commencer par son coffre magique qui gagne encore en volume. Concurrentiel avec son positionnement prix/prestations, il ne pâtit que de places arrière moins confortables afin de ménager l'espace pour la batterie.

Par Nicolas Valeano Photos Arnaud Saunier

**A**u premier contact visuel, on peut jouer au jeu des sept erreurs pour différencier le Ford Puma 100% électrique de ses versions thermiques. Le plus flagrant est en toute logique sa calandre, qui devient pleine. Avec le spoiler de toit plus long et incliné au-dessus de la lunette arrière et un habillage aérodynamique sous le châssis, elle contribue à un meilleur écoulement d'air, alors que le Cx du petit SUV passe ainsi de 0,34 à moins de 0,30, bénéficiant à l'efficience électrique. Plus subtils, le lettrage de son nom sur le volet arrière devient blanc, les jantes plus pleines sont d'un design distinct et les plus observateurs noteront les tambours arrière, comme sur les modèles électriques de Volkswagen. Pourtant, contrairement aux Explorer et Capri, Ford n'utilise pas ici une base technique achetée à Volkswagen mais une technologie électrique propriétaire à la marque.

La plateforme du Puma thermique a été réaménagée pour recevoir sa nouvelle implantation, partagée avec le Courier produit sur les mêmes lignes

dans l'usine de Craiova en Roumanie. Une seule batterie de type NMC est au programme. Sa capacité de 43 kWh nets offre au Puma une autonomie WLTP entre 347 et 376 km (consommation : 13,1 à 14,5 kWh/100 km). La recharge est limitée à 100 kW sur borne rapide, mais elle suffit pour repasser de 10 à 80% en juste 23 mn. Le planificateur intégré permet de trouver des stations accessibles avec la carte RFID Blue Oval fournie, avec un accès premium au réseau Ionity offert pendant un an à 0,33 €/kWh. La recharge peut être gérée à distance par l'appli FordPass. Pour les bornes urbaines ou les wallbox, le chargeur embarqué est de 11 kW.

Cette traction forte de 168 ch accélère de 0 à 100 km/h en 8 s et elle propose un mode de conduite à une pédale et trois modes classiques : Éco, Normal et Sport. Elle garde une masse raisonnable avec 1 563 kg sur la balance.

L'habitacle est légèrement revu, intégrant une console flottante entre les sièges avant et des tons clairs inédits. En l'absence de la batterie 48 V des modèles hybrides située sous le siège passager, celui-ci devient réglable en hauteur. Un atout pour les passagers arrière, qui pourront étendre un peu



*La calandre pleine conserve la forme générale du modèle thermique, surlignée d'un bandeau noir. Le Jaune Electric apparaît avec cette version Gen-E.*



**Un lettrage blanc sur le panneau arrière caractérise cette version électrique, tandis que la forme du spoiler est un peu différenciée ici.**

**La planche de bord reste identique au Puma restylé, mais une console centrale flottante apparaît, ainsi que des tons clairs inédits.**



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

Affiché à partir de 33 990 €, le petit Ford appréhende le marché avec une proposition qui semble alléchante, bénéficiant toujours de sa botte secrète : son coffre XXL. Il est positionné à un niveau de prix un peu en dessous du Peugeot E-2008 en version 156 ch, certes un brin plus endurant. Il est d'ores et déjà disponible à la commande, mais il faudra attendre le printemps pour pouvoir essayer le Puma Gen-E sur nos routes et vérifier s'il garde tout le dynamisme apprécié sur ses déclinaisons thermiques.

leurs jambes. Ce n'est pas un luxe, car le plancher arrière est surélevé pour laisser la place à la batterie de la version 100 % électrique, impliquant une position moins confortable.

### *Le coffre magique, encore plus fort*

Gros atout du petit Puma (4,21 m), son immense trappe lavable de fond de coffre gagne encore en volume, passant de 80 à 145 dm<sup>3</sup> selon la norme VDA, en plus du coffre de 378 dm<sup>3</sup>, toujours VDA. Cet énorme espace d'emport est complété d'une astucieuse malle avant permettant de ranger les câbles de recharge et d'autres accessoires utiles.

Les tarifs sont fixés à 33 990 € pour la version de base nommée simplement "Puma Gen-E", et 36 490 € pour la finition haute Premium, avec une garantie cinq ans (huit ans ou 160 000 km pour la batterie). Grâce à sa fabrication européenne, le Puma électrique pourra bénéficier du bonus au barème 2025, avec les premiers exemplaires attendus au printemps.



La cave cachée sous le plancher du coffre grandit encore : 145 dm<sup>3</sup> ! En tout, l'espace de rangement arrière est de 523 dm<sup>3</sup>.



# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

## Audi

**A3 Sportback** L'offre moteurs de l'A3 accueille deux nouvelles unités. Deux motorisations hybrides rechargeables telles que décrites dans le tableau ci-dessous, très demandées dans le groupe Volkswagen depuis leur apparition

sous le capot de la Golf VIII. Notons, sans surprise désormais, les généreuses autonomies maximales qu'elles autorisent en mode électrique en cycle mixte. L'A3 tricorps dite "Berline" ne bénéficie pas de ces deux ensembles mécaniques.

Audi A3 Sportback

De ~~A~~ à **Z**  
Par Jean Bourquin

DEJAN SOKOLOVSKI



### LA GAMME AUDI A3 SPORTBACK<sup>(1)</sup>

Puissance/Boîte	Batterie de traction	Autonomie électrique	Finition	Prix	Malus CO <sub>2</sub>
Essence hybride rechargeable					
40 TFSI e - 204 ch cumulés/BVR6 <sup>(2)</sup>	19,7 kWh nets	141 km	Design/S line	47 900/52 850 €	0 €
45 TFSI e - 272 ch cumulés/BVR6 <sup>(3)</sup>	19,7 kWh nets	127 km	S line	55 900 €	0 €

(1) Gamme hybride rechargeable uniquement. (2) 4 cyl. 1.5 150 ch + électromoteur 116 ch.  
(3) 4 cyl. 1.5 177 ch + électromoteur 116 ch.



Audi A3 Allstreet

**A3 Allstreet** Garde au sol surélevée de 30 mm et tenue typée "gentleman farmer" : on ne présente plus l'A3 Allstreet extrapolée de la Sportback bicorps. Cette silhouette, pour sa part, ne reçoit que le module hybride rechargeable nommé "40 TFSI e" riche de 204 ch cumulés. Le rayon d'action maximal en mode électrique en cycle mixte s'étend sur 138 km d'après le constructeur. A3 Allstreet 40 TFSI e : 49 800 ou 54 250 € sous les finitions Design ou Avus.

ADRIEN CORTESI

# BMW

## Série 2 Gran Coupé

La Série 2 pour les nuls : un, le Coupé est une propulsion ; deux, le Gran Coupé ("coupé 4 portes", en français) est une traction ; trois, un monospace se tient dans le décor, hors sujet dans le cas présent. Le Gran Coupé, le patient du jour, est refait du sol au plafond, et on peut donc bien parler d'une seconde génération. Le principe de base, néanmoins, reste le même en passant d'une mouture à l'autre. La Série 2 Gran Coupé repose sur la base technique de la Série 1, elle aussi récemment renouvelée, d'où l'envoi de la force motrice sur les roues avant. Les deux Béhèmes, au reste, se partagent les mêmes mécaniques telles que passées en revue dans le tableau ci-contre. Bilan des courses, des motorisations accordées à la première Série 2 Gran Coupé née en 2019, au demeurant plus nombreuses, il ne reste rien. À l'exception notable, toutefois, du 4 cylindres 2.0 de la sportive de la famille, alias "M235 xDrive", amputé au passage de 6 ch. À son bord, la nouvelle entrante adopte en l'état le mobilier de la Série 1, mis en valeur par une imposante dalle incurvée "flottante" face au conducteur.



FABIAN KIRCHBAUER

### LA GAMME BMW SÉRIE 2 GRAN COUPÉ

Puissance/Boîte	Finition	Prix	Malus CO <sub>2</sub>	Malus au poids
<b>Essence hybride légère</b>				
220 - 170 ch cumulés/BVR7 <sup>(1)</sup>	Série 2/M Sport Design/M Sport	42 450/43 750/45 900 €	75 à 330 €	0 €
<b>Essence</b>				
M235 xDrive - 4 cyl. 2.0 300 ch/BVR7 4x4	M Performance	60 750 €	8 770 à 26 302 €	0 à 500 €
<b>Diesel hybride légère</b>				
220d - 163 ch cumulés/BVR7 <sup>(2)</sup>	Série 2/M Sport Design/M Sport	45 050/46 350/48 500 €	0 à 125 €	0 à 10 €

(1) 3 cyl. 1.5 156 ch + électromoteur 20 ch. (2) 4 cyl. 2.0 150 ch + électromoteur 20 ch.

# Cadillac

Cadillac Lyric



### LA GAMME CADILLAC LYRIC

Puissance/Batterie	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus
<b>Bimoteur 4 roues motrices</b>					
Électromoteurs 528 ch/102 kWh	530 km	22/190 kW	Luxury/Sport	81 100/81 100 €	0 €

**Lyric** C'est fait. General Motors est de retour en France par l'intermédiaire de sa marque "premium +" Cadillac. L'avant-garde se réduit, pour l'heure, à un SUV conforme aux standards américains (longueur x largeur x hauteur : 5,01 x 1,98 x 1,62 m). Électrique, comme il se doit. À ce sujet, le Lyric recourt à une solution bimoteur, seul ensemble mécanique proposé (voir le détail ci-contre). L'autonomie maximale en cycle mixte, c'est à mentionner, n'est pas phénoménale eu égard à la colossale capacité de la batterie de traction. Les 2 774 kg relevés par le constructeur à vide ne sont probablement pas étrangers à l'affaire... Les différences entre les deux finitions facturées au même prix sont d'ordre esthétique.

# Mitsubishi

**ASX** À la suite du Renault Captur, dont il est la copie conforme, l'ASX passe à son tour par la case restylage. L'opération n'a rien de cosmétique et, de face, les différences avec le Captur restylé sont visibles. Pour le reste, c'est du pareil au même, du traité intérieur aux motorisations réquisitionnées telles que mentionnées dans le tableau ci-contre. Encore que...

L'ASX se réserve le bloc micro-hybridé de 140 ch interdit de séjour sous le capot du Captur.

Finalement, le franco-japonais coûte plus cher que le franco-français à niveau de gamme comparable et motorisation identique, ce qui ne change pas. L'écart de prix s'élève à 1 490 € au premier échelon équipé du bloc de 90 ch, à titre d'exemple. L'ASX est, de fait, mieux doté – le commutateur automatique

feux de croisement/feux de route et les projecteurs à LED sont livrés d'office dans son cas. À l'autre bout de la gamme, le toit ouvrant (1 000 € sur le Captur Techno et Esprit Alpine) et la sellerie cuir (élément inexistant dans l'offre du Captur) sont de rigueur. La garantie de cinq ans entre également en ligne de compte (deux ans chez Renault).

### LA GAMME MITSUBISHI ASX

Puissance/Boîte	Finition	Prix	Malus CO <sub>2</sub>	Malus au poids
<b>Essence</b>				
MPI-T - 3 cyl. 1.0 91 ch/BVM6	Invite	27 190 €	450 €	0 €
<b>Bicarburateur essence/GPL</b>				
MPI-T GPL - 3 cyl. 1.0 TCe 101 ch/BVM6	Invite/Intense	27 590/31 490 €	818 €	0 €
<b>Essence hybride légère</b>				
DI-T MHEV - 4 cyl. 1.3 140 ch/BVM6	Intense/Instyle	31 290/34 690 €	450 €	0 €
<b>Essence hybride non rechargeable</b>				
MPI HEV - 143 ch cumulés/BVA multimodale <sup>(1)</sup>	Intense/Instyle	35 890/39 290 €	0 €	0 €

Mitsubishi ASX



MITSUBISHI

(1) 4 cyl. 1.6 + 2 électromoteurs + boîte à crabots multimodale.

# AUSSI INEFFICACE OU'INÉLUCTABLE !

Depuis le 5 novembre, le cœur de Paris n'est plus accessible aux automobilistes sans motif valable. Inutile d'un point de vue environnemental, la mesure vise surtout à préserver le bien-être des touristes. Mais eu égard à ce qui se passe chez nos voisins, Paris n'est pas encore devenue la cité interdite tant redoutée. Explications.

Par Arnaud Murati

**R**éduction de la vitesse sur le périphérique, accès réservé aux voitures les plus propres, fermeture des voies sur berges, suppression de dizaines de milliers de places de parking en surface... La Ville de Paris ne cesse depuis un peu plus de vingt ans de restreindre la place allouée à l'automobile. Depuis le 5 novembre 2024, les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements de la capitale font l'objet d'une Zone à trafic limité (ZTL). Il n'est dorénavant plus autorisé de passer par ces zones sans motif valable : il est toujours possible d'aller chez le coiffeur ou un ami dans le 2<sup>e</sup> par exemple, mais il n'est plus légal de partir du 18<sup>e</sup> arrondissement et de traverser le 2<sup>e</sup> pour se rendre in fine dans le 5<sup>e</sup>. Cette mesure vise à "apaiser la circulation et à réorganiser la mobilité en faveur des transports en commun et des mobilités actives", selon la mairie de Paris. Mais derrière le ripolinage écologique se cache une réalité bien plus prosaïque : Paris met désormais tous les arguments de son côté pour accueillir les touristes, à l'instar de Milan ou de Rome, pour ne citer qu'elles.

## INUTILE DU POINT DE VUE ENVIRONNEMENTAL

L'Autorité environnementale, qui ne dépend en rien de la mairie de Paris, n'a pas été franchement enthousiasmée par le dossier ZTL de la capitale : "La ZTL entraîne une amélioration de la qualité de l'air au sein de son périmètre, avec une baisse des concentrations de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) comprise entre 1 et 15 % selon les voies. En revanche, les reports de trafic à l'extérieur de la ZTL provoquent des hausses des concentrations

sur quelques voies (...). Ainsi, la ZTL n'engendre pas d'incidences significatives en matière de qualité de l'air", a fait savoir l'organisme en février dernier. L'Autorité environnementale reproche encore à la mairie de Paris d'avoir fourni une étude d'impact bien trop vague. La baisse de trafic tant attendue n'est pas chiffrée, mais la réduction des émissions de gaz à effet de serre est tout de même estimée à 7,3 % : "Cette évolution devrait être reprise dans l'étude d'impact et sa modestie au regard du trafic de transit qui représente 50 % des flux automobiles devrait être expliquée, d'autant que c'est l'objet même du projet", grince l'Autorité. Celle-ci déplore en





ERIC BERACASSAT / HL / AFP



Le cœur de Paris, soit les quatre premiers arrondissements, constitue la zone à trafic limité.

outre "les taux importants de saturation du trafic" sur les quais Saint-Bernard ou d'Austerlitz qui résulteront de la mise en place de la ZTL. Conçue pour créer un espace "apaisé" selon l'Hôtel de Ville, la ZTL n'aurait de surcroît aucune incidence sur le bruit ambiant, toujours d'après l'Autorité environnementale : "L'impact acoustique global du projet est faible, l'amélioration étant principalement due à l'évolution des motorisations et des vitesses de déplacement motorisé", note-t-elle. Ainsi, comme le résume la chambre de commerce et d'industrie

d'Île-de-France, "au lieu de réduire de manière globale les externalités négatives de la circulation automobile, la ZTL entraînera une redistribution géographique des nuisances, créant des zones gagnantes et des zones perdantes".

### PRIVILÉGIER LE TOURISME ET LE SHOPPING

Parmi les nombreux documents mis en ligne par la mairie de Paris pour prouver le bien-fondé de sa ZTL, un argument n'est pas à prendre à la légère. La ZTL doit "contribuer à

la mairie voulait aussi inclure les 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> arrondissements dans la ZTL, ce qui a été finalement refusé par la préfecture de police.



DELPHINE GOLDSZTEIN / PHOTOPQR

la dynamisation économique, commerciale et touristique de la zone", est-il indiqué. Par ailleurs, dans l'étude d'impact relative à la ZTL, la mairie de Paris considère comme un enjeu "très fort" la mobilité touristique. Conçue pour "apaiser" la circulation, la ZTL devait à l'origine exclure les cars de tourisme de son périmètre. Un brin de lobbying de la part de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) a pourtant suffi à faire rapidement évoluer la doctrine : les cars de touristes peuvent librement circuler dans la ZTL ! Le groupe d'opposition à Anne Hidalgo, Changer Paris, ne s'est sans doute pas trompé sur ce surprenant revirement de situation : "La ZTL consacre la logique d'éviction des Parisiens par les touristes, ont écrit les opposants de la maire de Paris. La préservation de la circulation des cars de tourisme dans la zone démontre magistralement cette dérive encouragée par la municipalité parisienne." Les touristes étrangers ont en effet représenté 13,7 milliards d'euros de "consommation touristique" à Paris et en Île-de-France en 2023, →



DAN SHMIDT / SHUTTERSTOCK

selon les chiffres de la Région. Un montant en hausse de 14 % par rapport à 2022 et qui se situe bien au-delà de la "consommation touristique" effectuée dans le même périmètre par les touristes français : à peine 8 milliards d'euros ! L'étude d'impact relative à la ZTL ne manque pas non plus de noter que "les magasins de luxe (Yves Saint Laurent, Chanel, Christian Dior, etc.), les grandes enseignes ou les petits commerces présents au sein de la ZTL attirent de nombreux visiteurs".

### DES ZTL DÉJÀ BIEN PRÉSENTES AILLEURS

L'image du Français ou de l'Italien qui se joue constamment des règles a semble-t-il bien vécu. Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a en effet visité trois ZTL italiennes avant que ne soit mise en place celle de Paris. Le rapport qui s'est ensuivi fait part de différents "points d'étonnement" de la part des experts : "Malgré une concertation assez peu développée, une adhésion des habitants aux ZTL" est constatée, et ce, en dépit "de dispositifs automatiques de surveillance très présents", c'est-à-dire de caméras. À Rome par exemple, il faut savoir qu'il n'y a pas une ZTL, mais cinq ! Lorsque l'on pénètre dans la ZTL Fascia Verde, il convient d'être au courant qu'il faut au

Rome et Milan possèdent plusieurs ZTL, bien plus sévères qu'à Paris.

minimum un véhicule Euro 3 pour y circuler légalement. Mais attention : si l'on passe dans le périmètre du *centro storico*, seuls les véhicules hybrides et électriques deviennent autorisés. Et lorsque l'on arrive à la zone du *Tridente*, plus aucune circulation n'est admise ! Dans l'autre grande ville italienne, soit à Milan, les riverains des ZTL qui possèdent une voiture sont tenus de renouveler leur autorisation d'accès tous les deux ans. Et tout est fait pour les gêner : afin de circuler, ils doivent pouvoir abaisser les colonnes anti-circulation présentes au beau milieu de la chaussée. Pour ce faire, il s'agit d'acquérir un bip, à 51 €. Quant aux éventuels artisans qui voudraient travailler dans le cœur historique

de Milan, ils doivent pour leur part se procurer une "autorisation d'urgence"... Dans un article du *Corriere della Sera*, le professeur d'économie Marco Perco explique que "la zone B (à Milan, NDLR) a retiré des rues bien des catégories de voitures, ce qui a obligé des familles à les remplacer. Cette politique a coûté en moyenne 3750 € par citoyen". Un fait parmi d'autres qui a sans doute conduit les opposants à la ZTL milanaise à manifester en mars dernier : "En supposant que ces mesures environnementales soient efficaces, elles devraient être évaluées en fonction des coûts et inconvénients qu'elles impliquent", ont notamment fait savoir les manifestants aux autorités de la ville. ■

### DES RÈGLES ENCORE À DÉFINIR

La mairie de Paris n'a pas encore livré l'intégralité des règles de fonctionnement de sa ZTL :

"Les modalités de déclaration des visiteurs de Paris Centre font actuellement l'objet d'un travail conjoint entre la préfecture de police et la Ville de Paris en concertation avec les habitants, pour être les plus simples possibles pour les usagers. Elles seront communiquées à l'issue de la phase pédagogique", annonce l'exécutif parisien. De la même manière, la vidéoverbalisation et les contrôles aléatoires en sortie de ZTL ne devraient pas intervenir avant le 5 mai au plus tôt.



CARLO COZZOLI / IPA / MAXPPP

L'une des ZTL de Rome proscrit déjà toute circulation, au grand dam de la population.



STEFANO RONCHINI / IPA / MAXPPP

Accusée entre autres de renchérir le coût de la vie, la ZTL milanaise fait l'objet de protestations régulières.

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

Gare aux avis tranchés sur l'épineuse question de savoir qui est autorisé à circuler dans le cœur des villes historiques. Nos voisins européens ont déjà mis de grosses restrictions en place. Préserver les monuments et leurs visiteurs implique de baisser drastiquement les flux automobiles, ce qui entraîne de facto une expulsion des familles et des moins argentés. Un mal pour un bien ? La virulence grandissante de la contestation de l'omniprésence touristique en Espagne et en Italie ces dernières semaines laisse à penser que le manque de mixité sociale est aussi un mal réellement problématique !

# FERRARI F1

## La quête de l'excellence

**auto**  
HORS-SÉRIE

# FERRARI

ENTRE VICTOIRES & DÉFIS



EN VENTE ACTUELLEMENT



Difficile de reconnaître l'actuelle Clio dans ce profil. Renault ne se contente pas d'un simple restylage pour maintenir son best-seller en vie.



PHOTOS : SB MEDIEN

La poupe marque une nette rupture sur le plan esthétique, de la lunette plus inclinée à la découpe du hayon simplifiée.

## RENAULT CLIO VI : SAUVÉE DES EAUX

**Au départ, la carrière de la Clio devait s'arrêter avec la génération en cours, pour céder la place au tout électrique. Ce n'est plus à l'ordre du jour...**

**L**a Renault 5 qui puise son énergie dans sa pile... À dire vrai, cette citadine polyvalente n'aurait dû laisser aucune chance à la Clio de même nature restée fidèle à ses pistons. C'est d'ailleurs ce qu'avait prévu Luca de Meo lorsqu'il prit les rênes de Renault en 2020. Exit la Clio, place à un avenir tout électrique annoncé radieux. Fort heureusement, la marque au losange redescend sur terre dès 2022, et décide d'accorder une sixième génération à la Clio. Bien vu. À ce jour, le marché de l'automobile wattée se casse la figure, les aides à son achat rabou-

grissent et, dans le cas de la Clio, c'eût été tuer la poule aux œufs d'or. Faut-il le rappeler, la Renault "pas assez chère, mon fils" squatte les avant-postes des ventes en France depuis 1990. Renault, au reste, aurait pu se contenter d'un restylage un peu plus sévère qu'à l'habitude. Que nenni. Les photos ci-contre montrent une voiture sans conteste refaite de fond en comble, de prime apparence plus imposante que la mouture en cours de commercialisation. Au risque de nous tromper, l'empattement semble plus étendu, avec à la clé une occupation au sol qui devrait légèrement dépasser les 4,10 m en longueur (4,05 m à l'heure actuelle). On notera, au passage, l'inclinaison nettement plus prononcée de la lunette arrière.

### Ça sent bon l'essence

Le diesel, c'est mort. La Clio sixième du nom ne carburera pas au gazole. Elle brûlera de l'essence avec le soutien d'ensembles électriques dont la forme reste à découvrir. Le fait est, le best-seller recevra une série de motorisations toujours en gestation dans les laboratoires de la marque. On parle de deux blocs micro-hybrides étrennés par le SUV Symbioz dans les mois qui viennent. Viendrait en prime l'unité hybride rechargeable accordée au Dacia Bigster, composée d'un 4 cylindres 1.8 et de deux électromoteurs. 155 ch libérés, voire un peu plus, on prend.



La Clio reste fidèle aux pistons, lesquels prennent place dans des blocs inédits, soutenus électriquement.

### LES INFOS CLÉS

Commercialisation :  
début 2026

Premier prix : 22 000 €\*

Concurrents :  
Faut-il toutes les citer ?

\* Estimation.

## BONUS

### L'usine à gaz rabote



Au moment où sont rédigées ces lignes, le 3 décembre, le gouvernement est en sursis. Quel sort sera réservé au projet de loi de finances 2025 et aux mesures relatives au marché automobile qu'il contient? Le malus, sous quelle forme en 2025? Nous n'en avions aucune idée à la date susmentionnée. En ce qui concerne le bonus réservé aux véhicules électriques, nous savons. Paru au Journal Officiel le 28 novembre dernier, le décret n° 2024-1084 "relatif aux aides à l'achat ou à la location de véhicules peu polluants" introduit de nouveaux montants, revus à la baisse et découpés en trois tranches en fonction du revenu fiscal de référence (RFR) par part. Mais pas que...

Sont supprimés le bonus accordé aux véhicules utilitaires quel que soit le statut de l'acquéreur (particulier ou entreprise) et le bonus auquel donnaient droit les quadricycles du type Citroën Ami. Dans le même temps, la suppression de la prime à la conversion est confirmée. Et pour ne rien oublier, le prix TTC du véhicule électrique convoité ne doit pas dépasser 47 000 € et son poids ne doit pas excéder 2,4 tonnes. Ça, ça ne change pas. Ces mesures sont en vigueur depuis le 2 décembre. On n'en reste pas là. Le décret, en effet, "prévoit une enveloppe budgétaire maximale pour l'octroi de cette aide". En clair, le bonus ne sera qu'un lointain souvenir quand les 700 millions d'euros mis en réserve seront épuisés. Si les caisses sont vides avant l'échéance du 31 décembre 2025, tant pis pour le demandeur.

#### Les montants du bonus écologique en application depuis le 2 décembre :

- 4 000 € : RFR par part inférieur ou égal à 16 300 €;
- 3 000 € : RFR par part supérieur à 16 300 € et inférieur ou égal à 26 200 €;
- 2 000 € : RFR par part supérieur à 26 200 €.



XAVIER BONILLA / DPPI

*"Les nouveaux propriétaires en prendront soin comme j'ai pu le faire, et les traiteront comme des œuvres d'art."*

**Bernard Charles ("Bernie") Ecclestone, retraité.**

L'ancien patron de la Formule 1, retiré des affaires à l'âge de 94 ans, met en vente une série de monoplaces qui ont marqué l'histoire de la discipline depuis l'avant-guerre. Elles sont 69, ce qui constitue une collection unique au monde. Plus encore si l'on prend en considération leur état exceptionnel. Les Brabham, écurie que Bernie dirigea de 1972 à 1987, y occupent des places de choix, en toute logique. C'est sans compter sur les Ferrari présentes en surabondance, qui leur volent la vedette. La 312 T pilotée par Niki Lauda en 1975, si cela vous tente... La collection complète de F1 du faiseur de rois britannique est estimée aux alentours de 360 millions d'euros.

## PARADE

### Paris tolère les anciennes

Ce n'est pas un scoop, entre la mairie de Paris et l'automobile, il y a comme un léger hiatus. Mais toute règle souffre son exception, et il semblerait que les édiles de la capitale manifestent quelque tolérance à l'endroit de ce que nous appelons les anciennes. En leur temps lointain, il est vrai, les SUV n'existaient pas encore... Ce faisant, le club Vincennes en anciennes organise la 25<sup>e</sup> édition de la Traversée de Paris en véhicules d'époque. 700 véhicules âgés de plus de 30 ans sont conviés à la fête, de toutes espèces. Voitures, utilitaires, bus, motos, vélos et même tracteurs sillonnent la "ville lumière" jusqu'à Montmartre, un spectacle à ne pas rater.

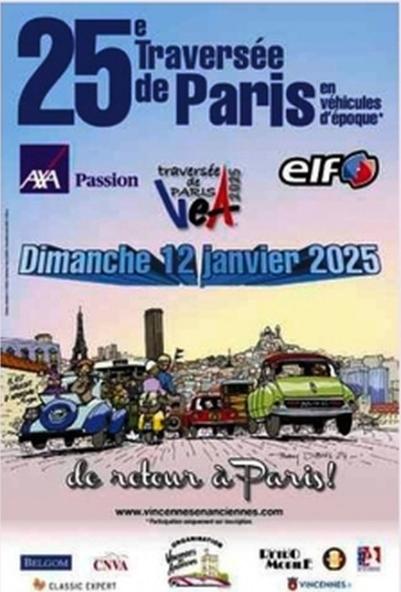
**25<sup>e</sup> Traversée de Paris en véhicules d'époque**

**Dimanche 12 janvier 2025**

**Départ sur le parvis sud du château de Vincennes**

**Inscriptions : [www.vincennesenancienne.com](http://www.vincennesenancienne.com)**

L'autophobie des édiles  
parisiennes a ses limites.



# 432 542

C'EST LE NOMBRE DE  
TRANSACTIONS ENREGISTRÉES  
SUR LE MARCHÉ DE L'OCCASION  
EN FRANCE EN NOVEMBRE.

Cela représente une régression de 2% par rapport au mois de novembre 2023, sans que cela donne matière à inquiétude. Pris sur les onze premiers mois de l'année, le marché de l'occasion totalise 4 926 738 échanges, preuve de sa robustesse.

Preuve, en dissonance, que la dégringolade du marché du neuf (voir page 33) a pour cause principale des prix jugés élevés, au risque de vieillir encore un peu plus le parc automobile français.

Pour illustrer le propos, les voitures wattées captaient 19% du marché de l'occasion en novembre.

La progression est constante depuis le début de l'année, comme quoi la locomotion électrique n'est pas rejetée en tant que telle. La question du prix du véhicule neuf, si...



ADOBESTOCK

# 5 millions

C'EST LE NOMBRE DE TOYOTA YARIS SORTIES DE L'USINE D'ONNAING (NORD) À LA DATE DU 27 NOVEMBRE 2024.

L'histoire, on la connaît. Toyota ouvre le 30 janvier 2001 les portes de son usine sise à Onnaing, dans le Nord de la France, un site exclusivement dédié à la production de la Yaris, et, depuis 2021, de son dérivé Yaris Cross. La cinq millionième unité sortie de chaîne est d'ailleurs un Yaris Cross remaquillé pour l'occasion (photo). Et ce n'est pas fini. La création de 600 nouveaux emplois en CDI est de bon augure pour la suite de cette édifiante épope industrielle. Preuve est faite, fabriquer en France des voitures de grande diffusion paie. En contraste, lourd de sens, le groupe Stellantis réduira de 20% la production de ses usines françaises en 2025, selon le quotidien économique *Les Echos*. L'information n'était pas confirmée à la date du 28 novembre.



SAMUEL DHOTE



## RESTOMOD

### TWR Supercat : Jaguar en liberté

Étrange concours de circonstances... D'un côté, Jaguar, qui tire un gros trait sur son passé (voir page 18). De l'autre, la firme britannique TWR Performance glorifie ledit passé avec la Supercat, la première production de cette nouvelle entité née des cendres de la société d'ingénierie Tom Walkinshaw Racing

(TWR). Des ateliers de cette dernière sortaient les athlétiques versions R de Jaguar, notamment. Les destins de ces deux labels sont étroitement liés, et c'est donc sans surprise que le "super-chat" épouse la forme du coupé XJS (1975-1996). Le remplaçant de la Type E est ici "restomodé" dans les règles de l'art, de



Toute ressemblance avec la Jaguar XJS n'est pas fortuite.

la carrosserie en fibres de carbone aux compteurs numériques. Sans oublier le propulseur, un produit maison composé de 12 cylindres positionnés en V. 5,6 litres de cylindrée, compresseur et 662 ch à l'arrivée. Belle carte de visite. La production de la Supercat se limite à 88 exemplaires, facturés 271 600 € l'unité.



Coque en fibre de carbone : les temps modernes.



Un V12 sous le long capot... Normal.

PHOTOS : TWR

## INDUSTRIE

### Stellantis débarque Carlos Tavares

Carlos Tavares n'est plus le patron du groupe Stellantis. Ses pairs l'ont poussé vers la sortie, une "démission" dans la forme, "avec effet immédiat" selon les termes d'un communiqué pour le moins succinct. Celui-ci fait état, toutefois, de divergences apparues récemment "entre le conseil d'administration et le CEO", sans plus de précisions. Avant de revenir sur les raisons et les conséquences

de ce départ à la retraite précipité, initialement programmé au début de l'année 2026, reste le contexte. "Ce n'est pas Stellantis qui est en difficulté, isolé au milieu de l'industrie automobile. C'est Volkswagen, BMW, Mercedes, et ce n'est probablement pas fini", observait Carlos Tavares deux mois plus tôt. Son remplaçant sera désigné "au cours du premier semestre 2025".



SAMER AL-DOUINY / AFP

## PRODUIT

### La 2CV Burton passe la frontière

Au départ, c'est une production néerlandaise mise sur la route au début des années 2000. Une drôle d'idée qui consiste à monter sur une structure de Citroën 2CV un kit carrosserie en polyester typé rétro. Rangé parmi les kit-cars, ce roadster n'a de ce fait jamais été homologué en France. Le tort sera prochainement réparé grâce au 2CV Méhari Club sis à Cassis (Bouches-du-Rhône). Une fois la mise en conformité enregistrée, des arceaux rendus obligatoires à la présence de ceintures trois points, la 2CV Burton en mode thermique recevra le bicylindre de 602 cm<sup>3</sup> des 2CV 6 Type Azka produites entre 1970 et 1990, boîte de vitesses à quatre rapports et sa commande plantée dans la planche de bord incluses. La version "rétrofitée" (100% électrique) reposera pour sa part sur un châssis adapté. Comptez aux alentours de 30000 € pour un modèle thermique fourni clé en main (environ 35000 € pour la variante électrique), sachant qu'il est toujours possible de transformer la 2CV qui dort dans la grange de vos grands-parents...



Les phares et le levier de vitesses de la Deuche.



PHOTOS : BURTON CAR

### Les chiffres du marché français en novembre 2024



# 1 534 754

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées de janvier à novembre (- 23,4% par rapport à la même période en 2023).

## 16,8 %

La part de marché de Renault en novembre (- 31,2%). Suivent Peugeot (13,4%, - 43,3%), Dacia (8,5%, + 16,6%), Volkswagen (7,8%, - 13,7%), Toyota (7,3%, + 25,6%) et Citroën (5,9%, - 54%).

## 4 189

Le nombre de Renault Rafale immatriculés depuis l'ouverture des commandes en février (96<sup>e</sup> place dans le Top 100).

## 133 318

immatriculées en France en novembre (- 22,8% par rapport au mois de novembre 2023).

PHOTOS : BURTON CAR

### Volkswagen : Polo revient

PHOTO : FRANCK CANUZAT



POLO

La Polo devait quitter l'Europe, où elle n'est plus produite, et ne plus y revenir. Place au tout électrique à ce niveau de gamme. Mais les temps changent en combinant l'essoufflement du marché de la voiture wattée et l'accommodeante norme Euro 7 à venir. Résultat, la Polo thermique en provenance d'Afrique du Sud prendra la route chez nous en 2027.

### Toyota déterre la Celica



PHOTO : TOYOTA

Un coupé en pleine "essuivation" galopante... Honda ose avec la Prelude, et il est certain que Toyota lui emboîtera le pas sans attendre avec un produit du même type, répondant à la légendaire appellation Celica. Légendaire, car la Celica, dont la longue carrière prit fin en 2006, fit merveille en Rallye à l'orée des années 2000. Profil sportif assuré.

### Nissan cherche investisseur

On le sait, l'alliance entre Renault et Nissan ne tient qu'à un fil. Le français dilapide sa participation dans le japonais, et ce faisant, ce dernier part en quête d'un nouveau financier.

Une banque ou encore Honda, selon la rumeur, lequel prendrait les commandes si cela se faisait. À suivre.

## HOMMAGE

### L'adieu à un ami

Une escapade en Islande en longeant un glacier avec le pneu arrière droit du Mercedes GL éclaté, un autre pneu crevé en pleine cambrousse dans le Tyrol italien, une Audi Allroad ce coup-ci, un "Marrakech-Paris" en pick-up Hummer immatriculé au Canada (les douaniers français ne nous ont pas loupés)... Pour les journalistes qui, comme l'auteur de ces lignes, ont eu l'occasion de travailler avec lui, les souvenirs épiques abondent au moment d'évoquer la mémoire du photographe Cyril de Plater. Ce professionnel exigeant exerça ses talents, notamment, pour le compte de L'Auto-Journal 4x4 devenu "Évasion & SUV". Un homme bon, excellent guitariste à ses heures. Cyril nous a quittés le 27 novembre dernier. Adieu l'ami.

CYRIL DE PLATER



# MISSION



# IMPOSSIBLE

Quel carton ce fut, le 3008! Un succès remarquable, rare! Le troisième du nom aimerait bien prolonger la fête mais n'a pas les mêmes atouts, alors que la concurrence n'a jamais été aussi farouche. Faire aussi bien que son devancier semble très compliqué. Mais nous allons voir au long cours si ce nouveau 3008 a quand même une chance...

Par Cyril Biotteau Photos Yann Lefebvre





Ce plein profil permet d'observer le côté SUV coupé du nouveau 3008. Si vous préférez une silhouette plus classique, tournez-vous vers le 5008!

**P**etit rappel des faits. Octobre 2016. Nous revenons des premiers essais du Peugeot 3008, deuxième du nom, et c'est... la claque! Tous les codes esthétiques du genre sont là. Et puis il y a cet i-Cockpit avec les compteurs numériques (une grande première, en même temps que l'Audi TT) et, pour finir, ce compromis entre confort et dynamisme au pinnacle : le cru était exceptionnel! Dur, dur de succéder à un tel phénomène... C'est pourtant avec cet historique en tête que nous allons passer au crible le 3008 III dans sa motorisation micro-hybride de 136 ch, celle qui devrait être la plus vendue car la moins chère de la gamme, même si notre modèle d'essai en finition GT frôle déjà les 43 000 € hors options. Au moment du départ, la météo à venir est exécrable tous azimuts. Yann, le photographe, et moi-même choisissons le Danemark, où il semblerait que nous ayons étrangement plus de chances de trouver du soleil qu'au sud.

Nous voilà donc partis en direction de Rømø, d'abord via l'A1 française, puis à travers la Belgique, profitant ensuite des portions "libres" des autoroutes allemandes pour pousser la bête à fond. Nous y atteindrons 210 km/h au compteur dans une petite descente, et environ 200 km/h

sur le plat, avec un beau 17 l/100 km en consommation instantanée! Une autoroute sans limitation de vitesse, ça fait défiler beaucoup plus vite les kilomètres, mais aussi les litres d'essence! Lors des relances, il vaut mieux ne pas enfonce la pédale de droite au maximum : cela fait rétrograder le 3 cylindres qui s'époumone alors dans les tours. En restant à 70-80 % de l'accélérateur, le 3008 repart sur le couple, avec le coup de pouce, pendant quelques secondes, de l'électricité, et finalement, il reprend plus rapidement de la vitesse. C'est presque une surprise pour nous : malgré un poids élevé (1 663 kg) et 136 ch seulement, ce 3008 n'apparaît pas sous-motorisé, bien aidé qu'il est par la fée électricité. Pour l'anecdote, nous avons roulé assez longtemps en compagnie d'un Volvo XC60 T8, fort de 407 ch, qui accélérerait bien plus fort que nous à chaque relance mais plafonnait à 180 km/h pour cause de bridage... Comme quoi, 136 ch et un peu d'électricité peuvent suffire. Même en Allemagne!

Au passage, nous avons apprécié une insonorisation plutôt réussie, y compris à haute vitesse où nous n'entendons presque pas le moteur. Et pour information, la calibration du tachymètre ne laisse que peu de marge, comme sur la plupart des modèles récents, puisque, à "130 compteur", nous étions

**"ON DOIT SUPPORTER UN BRUIT STRIDENT POUR 2 KM/H DE TROP, MAIS L'ALERTE DE RÉSERVE DE CARBURANT ARRIVE BEAUCOUP TROP TARD!"**

Mélina Priam, cheffe de la rubrique Essais





❶ Nous avons failli nous ensabler pour réaliser la photo ci-dessus : l'occasion de nous rappeler que seules les versions électriques à grosse batterie auront quatre roues motrices. ❷ Les feux arrière reprennent bien sûr le thème des trois griffes, devenu signature chez Peugeot.

❶

❷



Ce 3008 peut rouler sur de courtes distances en électrique et ne pas faire plus de bruit qu'un voilier...



en fait à 127 km/h réels. Durant ce périple, nous avons pu vérifier la justesse des prévisions météo, avec une pluie presque ininterrompue sur plus de 1 100 km. S'il s'agissait de tester l'étanchéité du 3008, le résultat est probant. Nous avons également admiré la constance du GPS de la voiture, qui nous affichait en permanence 0 km de bouchon jusqu'à l'arrivée quand bien même nous y étions jusqu'au cou, à l'arrêt sur l'autoroute. Un problème de connexion, de configuration ? Nous n'avons pas résolu ce mystère. Pendant ces embouteillages, nous avons cherché la touche Auto Hold, qui permet de choisir si vous voulez ou non du rampage en lâchant la pédale de frein. Mais nous ne l'avons pas trouvée. Pourtant, le voyant Auto Hold existe puisqu'il s'allume lorsque vous êtes sous régulateur de vitesse adaptatif et que la voiture s'arrête, toujours dans les bouchons malgré les dires du GPS... Nous profitons des nombreux embouteillages en Allemagne pour explorer plus avant le système multimédia (voir l'encadré *High-tech page 41*).

**Pour qui connaît le système multimédia d'un Renault Austral et sa fluidité, celui du Peugeot se distingue par une lenteur évidente, quoiqu'assez inégale.**

Il paraît parfois un peu plus réactif, mais jamais aussi rapide que celui de son concurrent français. Un matin, le GPS a même tout bonnement refusé de démarrer et il nous a fallu recourir à Android Auto pour nous diriger dans cette Scandinavie du Sud. Sur un mois d'utilisation, nous n'avons toutefois eu ce problème qu'une fois, à part une autre alerte nous indiquant de nuit un dysfonctionnement des phares alors qu'ils éclairaient normalement. Deux remarques à propos d'Android Auto : affiché obligatoirement en plein écran, il supprime les accès directs aux réglages de climatisation, présents en affichage normal ; et lors d'un guidage, Peugeot a cru bon d'ajouter un rappel sur le combiné numérique en face du conducteur pour chaque changement de direction, des fois que celui de Google Maps ne serait pas clair. Mais ce rappel vient perturber l'œil, notamment la nuit, avec des animations éblouissantes. Nous aurions assurément pu nous en passer.

Entre les bouchons, nous repartions chaque fois ou presque sous la pluie en constatant avec étonnement que la lunette arrière, pourtant dépourvue d'essuie-glace, ne retenait pas les gouttes et demeurait donc parfaitement transparente. Les seuls moments où nous avons été un peu gênés par cette ➤

**PUITS DE LUMIÈRE**

Le toit vitré panoramique est ouvrant, avec une ouverture assez large et une commande électrique facile à utiliser. C'est bien fait, mais c'est en option à 1 250 €.

**CHAUD DEVANT**

Le chargeur à induction nous a semblé capricieux avec nos deux téléphones et les a fait beaucoup chauffer. Mais au moins est-il présent de série.

**CACHE-CACHE**

Le fameux bouton guilloché qui sert de levier de vitesses n'est pas sur la console centrale mais sous l'écran central. On le cherche au début, puis on s'habitue.

**À APPRIVOISER**

Tactiles, les commandes de la conduite semi-autonome de niveau 2 nécessitent un apprentissage, mais en deux jours, on ne les regarde même plus pour s'en servir.

**DES RANGEMENTS SURTOUT FERMÉS**

La boîte à gants est petite mais il y a beaucoup de rangements à l'avant du 3008. Peu sont "immédiats", à part les bacs de portière et les porte-gobelets entre les deux sièges. Juste devant ces derniers, le couvercle du bac glisse trop pour y déposer de menus objets, sans compter le fait que ledit couvercle est appelé à rester ouvert. Quant aux accoudoirs centraux, ils servent de couvercle à un autre rangement, cette fois ventillé.

**DU PLASTIQUE DUR DERRIÈRE LE TISSU**

Excepté l'accoudoir central avant, heureusement rembourré, à tous les endroits où vous pouvez voir le tissu gris assez agréable à l'œil, il y a derrière du plastique dur, aussi bien sur la console centrale que sur la planche de bord ou les contre-portes. Il y a donc un contraste entre l'aspect visuel plutôt flâneur et celui du toucher, moins rassurant.

## Effet "waouh", mais léger

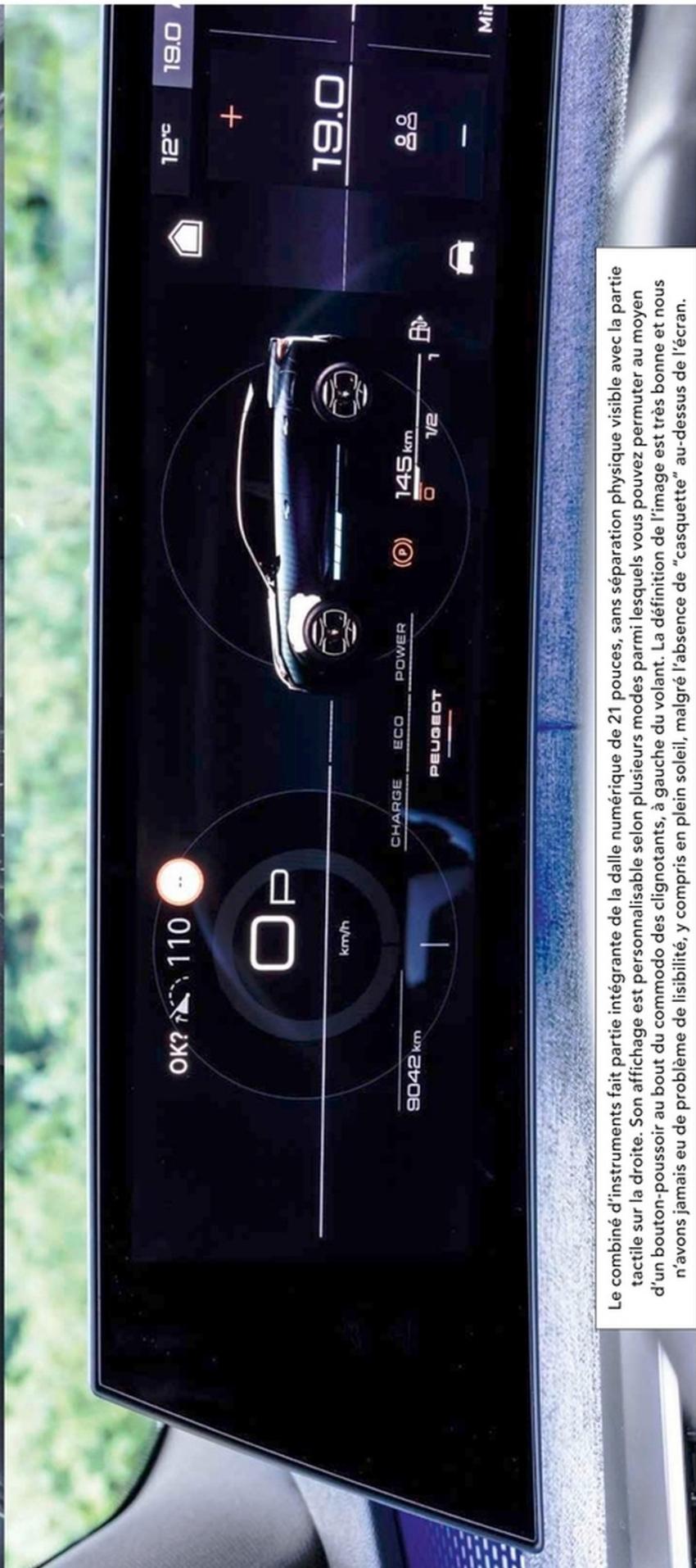
À bord, le 3008 fait son petit effet avec une double dalle numérique qui donne l'impression de flotter, une sensation saisissante du côté passager. La taille en elle-même est respectable (21 pouces en tout), mais le principe de la double dalle numérique est très courant aujourd'hui : ce n'est déjà plus une nouveauté fracassante. Les inserts décoratifs rétroéclairés au-dessus de la partie en tissu sont plus spectaculaires, surtout de nuit. Dans cet univers qui transpire la modernité, le pavé

des commandes de vitres électriques et de réglages de retroviseurs apparaît très classique, trop. Et si la qualité est visuellement correcte sur la section supérieure, les plastiques sont durs en partie basse. Terminons par le rappel du fait que, comme sur la plupart des Peugeot actuelles, les compteurs sont à regarder par-dessus le volant et non pas à travers, ce qui nécessite une position de conduite particulière qui ne conviendra pas à tout le monde.



### DES SIÈGES MANUELS SANS RÉGLAGE LOMBAIRE

Dans une voiture à plus de 40 000 €, il paraît presque étonnant de ne pas avoir de sièges électriques de série ni même de réglage lombaire. Pour obtenir ces équipements, il faut cocher l'option intérieur Alcantara Executive (1 900 €), qui outre la sellerie ajoute la fonction massage à l'avant, les sièges latéraux arrière chauffants et un réglage en longueur et latéral pour le conducteur. Notre modèle d'essai n'avait pas ces équipements et justement, les sièges manquent de maintien latéral.



Le combiné d'instruments fait partie intégrante de la dalle numérique de 21 pouces, sans séparation physique visible avec la partie tactile sur la droite. Son affichage est personnalisable selon plusieurs modes parmi lesquels vous pouvez permutez au moyen d'un bouton-poussoir au bout du commando des clignotants, à gauche du volant. La définition de l'image est très bonne et nous n'avons jamais eu de problème de lisibilité, y compris en plein soleil, malgré l'absence de "casquette" au-dessus de l'écran.



**“EN UN ALLER-  
RETOUR À BORDEAUX,  
J’AI PU CONSTATER  
QUE CE 3008 N’EST PAS  
SOUS-MOTORISÉ.”**

Jean-Éric Raoul, rédacteur en chef

absence d'essuie-glace arrière sont advenus à la suite d'un stationnement sous la pluie, où les gouttes restent sur le verre. Mais la caméra de recul, d'une bonne définition et toujours propre pendant notre périple alors qu'elle est située juste au-dessus de la plaque d'immatriculation, y pallie. Idem en cas de rosée après une nuit de repos : la caméra de recul permet d'éviter l'attente du dégivrage. En parlant de caméra, il y en a une autre à l'avant pour les aides à la conduite, dont la conduite semi-autonome de niveau 2 (en option à 1 300 €). Celle-ci fonctionne globalement assez bien, mais agace sur certains points. Passons sur l'ergonomie des commandes, sur la branche gauche du volant, qui nécessite une petite accoutumance, mais attardons-nous sur ce qui se produit quand vous suivez quelqu'un sur la voie de gauche et qu'il se rabat à droite. Le 3008 attend alors qu'il ait fini sa manœuvre (et soit revenu entièrement de l'autre côté des pointillés) pour accélérer de nouveau, tandis qu'un conducteur "humain" aurait remis les gaz bien plus tôt. De même, lorsque vous vous apprêtez à doubler, en ayant mis le clignotant, si par malheur vous changez de file un poil trop lentement, vous pouvez avoir droit à un gros coup de frein alors qu'il y a largement la place pour passer en toute sécurité. La calibration est donc à peaufiner, même si en l'état le système est tout à fait utilisable, juste un peu trop prudent.

En toute fin d'après-midi, après une grosse journée de route, nous voilà au Danemark. Il fait nuit lorsque nous approchons de notre hôtel. L'occasion de constater que les feux avant matriciels fonctionnent correctement, avec cette impression d'être toujours en pleins phares, mais sans éblouir les autres automobilistes circulant dans notre sens ou venant en face. Dommage que ces feux matriciels soient réservés à la finition haut de gamme GT, sans possibilité d'y accéder en option sur la livrée Allure.

À la fin de cette première journée, avec plus de 1 100 km dans les pattes, un constat s'impose : nous n'avons pas mal au dos ni ailleurs. Cela traduit un bon niveau de confort, autant de la part des suspensions que des sièges, même si ces derniers font l'impasse sur les réglages lombaires. Une observation qui se confirmera tout au long du voyage, quel que soit l'état de la chaussée.

Le lendemain, nous sommes donc sur l'île de Rømø, plus précisément sur l'immense plage de Lakolk où les voitures ont l'autorisation de rouler,

#### L'avis de Cyril Biotteau



J'aimais beaucoup le comportement du précédent 3008. Celui-ci ne se distingue plus de la masse.

30%  
Quotient  
Emotionnel



Le 3008 est sérieux (ou triste ?) : noir, blanc, gris et bleu sont proposés au nuancier, mais aucun rouge, jaune, orange, vert, etc.



L'éclairage d'ambiance est spectaculaire : vous pouvez évidemment choisir les couleurs et l'intensité.

ce qui à notre connaissance n'existe pas en France métropolitaine. Une aubaine pour prendre les premières photos. Évidemment, en voulant nous approcher au plus près de l'eau, nous avons failli nous ensabler. Failli seulement (ouf !), mais la piqûre de rappel est efficace : ce 3008 n'est en rien un 4x4. Notre modèle d'essai dispose de deux roues motrices à l'avant. Rien de plus. Il n'y a pas non plus d'option Grip Control, alors qu'elle existait sur la précédente génération de 3008. Si vous souhaitez quatre roues motrices, seule la version électrique de 320 ch prévue pour début 2025 y aura droit puisqu'un des deux moteurs électriques entraînera l'essieu arrière. Après le sable, nous hésitons : aller à la pointe nord du Danemark, à Skagen, où la mer du Nord rejoint la mer Baltique et où, quand il fait beau, cette jonction s'observe paraît-il à l'œil nu avec du bleu d'un côté et du vert de l'autre. Problème : la météo nous annonce toujours de la pluie. Nous ne verrons donc pas cette rencontre. Nous choisissons de traverser le Danemark d'ouest en est. Direction Copenhague pour nous apercevoir, au passage, que le pays ne fait guère plus de 300 km de large.

**Autrement dit, nous pouvons faire l'aller-retour sans ravitailler car l'autonomie, en conduite normale (hors portions libres d'autoroutes allemandes), dépasse les 800 km.**

Arrivés dans la capitale du Danemark, nous continuons à apprécier le niveau de confort à basse vitesse, y compris sur les pavés des vieux quartiers et sur les voies de chemin de fer près du port. Souvent, les voitures modernes, spécialement avec de grosses roues, n'arrivent pas à filtrer à basse vitesse ; le 3008 y parvient pourtant fort bien. Bien vu aussi en ville, le rayon de braquage, le plus court de la catégorie avec 10,9 m (10,8 m pour une Renault Clio), alors qu'un Austral demande 11,7 m ! En revanche, la visibilité lors des manœuvres n'est pas bonne vers l'angle trois quarts arrière : la présence des quatre caméras de l'option pack 360° Vision & Drive Assist Plus (c'est la même option que celle de la conduite semi-autonome de niveau 2) est la bienvenue. Dommage toutefois qu'il faille en passer par les options. En ville toujours, nous retrouvons à l'œuvre la fameuse hybridation apparue à l'été 2023 sur la précédente génération de 3008. Elle permet de rouler fréquemment à l'électricité seule si vous êtes gentil avec la pédale de droite, notamment en rechargeant vite la petite batterie grâce à une récupération assez marquée au lever de pied (sensation de ->

## High-tech

### Beau mais à peaufiner



#### I-Toggles compliqués

Sous l'écran tactile, les cinq touches de droite sont des raccourcis paramétrables, mais vous n'y arriverez pas sans consulter la notice : leur personnalisation est tout sauf intuitive.



#### CLIM PAS TOUJOURS VISIBLE

Les réglages de climatisation sont visibles sur le côté de l'écran tactile. Mais si vous demandez un guidage et passez l'affichage de la carte en plein écran, ils disparaissent.



#### PERSONNALISATION LIMITÉE

Un menu spécial est consacré à la personnalisation de chaque écran. Mais lorsque vous le parcourrez, vous vous rendez compte qu'il n'y a pas beaucoup de liberté, ni sur le contenu ni sur l'agencement.



#### SIÈGES CHAUFFANTS CACHÉS

Si votre véhicule est équipé de sièges chauffants, il faudra passer par le menu climatisation pour les déclencher, de même que le volant chauffant. La fonction aurait mérité un accès direct.



1

- ➊ Le nouveau 3008 n'a plus le dynamisme de son prédecesseur : vous le sentirez au premier virage.
- ➋ Pause sur le vieux port de Copenhague : même sur de longs trajets, les passagers ne sont pas fatigués.

2





frein moteur présente). Elle occasionne toujours de légers couinements lors des différents passages de vitesses de la boîte double embrayage à 6 rapports. Rassurez-vous, ils sont discrets : vous ne les entendrez que si le système audio est éteint. Ces petits bruits s'accompagnent de micro-à-coups : le nouveau 3008 a, en effet, perdu au change par rapport à l'ancien et sa classique boîte EAT8 à convertisseur. Mais ce n'est quand même pas bien méchant.

En dépit de ces petits bémols, l'hybridation apporte un gros plus avec une baisse de consommation significative par rapport à l'ancien PureTech de 130 ch, tandis que les performances sont meilleures. Respectivement, nos mesures de l'ancien et du nouveau indiquent 7,4 l/100 km de moyenne contre 6,3 l/100 km et 32,8 s au kilomètre départ arrêté contre 32,1 s. Le tout alors que le nouveau est beaucoup plus lourd que l'ancien (1 663 kg contre 1 486). Bref, malgré quelques désagréments concernant les sensations, cette hybridation constitue une belle réussite du point de vue des chiffres. Après Copenhague, où nous avons finalement eu droit à quelques

**PLUS**  
Confort général  
Consommation  
Présentation agréable

**MOINS**  
Dynamisme oublié  
Multimédia lent  
Prix élevés

rayons de soleil, nous nous disons que le Danemark, c'est joli, mais que c'est plat et que ça manque de relief et de virages. Nous allons combler cette lacune près du Nürburgring (et non pas sur le Nürburgring), en Allemagne : le crochet n'est pas bien long avant notre retour vers la France. Lorsque nous y arrivons, là encore sous le soleil, nous trouvons très vite le type de route où il fait bon conduire une petite sportive. La précédente génération de 3008 aurait également pu s'y illustrer, elle dont nous avons tant vanté le compromis entre confort et comportement.

**Avec le nouvel opus, tout a changé. Non seulement le poids a crû de presque 200 kg, mais en plus les réglages privilégient désormais le confort, au détriment du dynamisme.**

Pour le confort, c'est réussi, rien à dire. Pour le dynamisme, il reste bien le petit volant qui donne toujours cette sensation d'avoir moins à le tourner pour changer de direction. Mais notre monture s'est montrée réticente à être brusquée, engendrant pas mal de mouvements de caisse

et faisant intervenir l'ESP assez rapidement. Une fois calé, dans les grandes courbes, notre engin se révèle efficace et capable de passer vite. Mais nous sommes très loin du 3008 d'avant : ici, le conducteur ressent une impression de lourdeur lors de chaque changement d'appui. Comme l'actuel 2008, où il ne se passe plus grand-chose en matière de plaisir de conduite, le nouveau 3008 n'a plus le fameux "toucher de route Peugeot", si agréable. Les 408 et 308 semblent être

les derniers représentants du genre... C'est bien dommage, car cet agrément de conduite était l'un des meilleurs atouts du précédent 3008. Y renoncer paraît être un bien mauvais calcul... Finalement, le Danemark, ses routes plates et droites, c'était une bonne idée, pour cette nouvelle génération de 3008. ■

**"LE 3008 PRÉCÉDENT CRÉAIT UNE RUPTURE SUR PLUSIEURS POINTS, LE NOUVEAU N'EN APporte AUCUNE."**

Sylvain Cambier, responsable du service convoyage



① Le coffre atteint 520 dm<sup>3</sup> : un bon score dans la catégorie, même si le Renault Austral fait un poil mieux et permet en plus d'avancer sa banquette. ② L'espace aux jambes n'a quasiment pas progressé et s'établit à 25 cm.

## En détail

### LA CONDUITE

#### AGRÉMENT ★★★★★

C'était l'un des points forts de la génération précédente avec un compromis châssis remarquable. Ce n'est plus le cas. Le nouveau 3008 est confortable, mais il oublie toute notion de dynamisme. La partie mécanique est tout à fait suffisante mais sans brio.

#### SÉCURITÉ ★★★★★

Aussi étrange que cela puisse paraître, le 3008 n'est toujours pas passé à l'EuroNCAP. Toutes les aides à la conduite ne sont pas de série, mais le comportement est sain, neutre et les distances de freinages sont très bonnes.

### PERFORMANCES

#### ★★★★★

Avec un engin de 1663 kg pour 136 ch hors coup de pouce électrique, il ne faut attendre aucun miracle, mais ce 3008 ne paraît pas sous-motorisé, la fée électricité apportant un petit supplément de couple lors des relances si vous savez doser l'accélérateur.

### LA VIE À BORD

#### CONFORT ★★★★★

À défaut de dynamisme, le nouveau 3008 ménage un bon niveau de confort, aussi bien par ses suspensions que par ses sièges. L'insonorisation est également de bon aloi : les longs trajets ne sont pas un calvaire, quel que soit le type de parcours.

### HABITABILITÉ

#### ★★★★★

L'espace aux jambes à l'arrière était l'un des rares points faibles de la précédente génération : la nouvelle n'a progressé que de 1 cm en la matière, restant nettement sous la moyenne de la catégorie. Heureusement que le coffre, lui, est supérieur à cette moyenne.

#### QUALITÉ ★★★★★

L'intérieur est bien présenté visuellement, mais ce n'est pas la même affaire au toucher : derrière le tissu se cachent presque toujours des plastiques durs, qui sont bien visibles en partie basse de la planche de bord. L'assemblage est malgré tout sérieux.

### LE BUDGET

#### COÛT À L'ACHAT

#### ★★★★★

La précédente génération de 3008 avait déjà pris la grosse tête en tarif : la nouvelle suit la tendance avec un premier prix à 38490 €. Notre modèle dépasse même les 43000 € alors qu'il utilise la plus petite motorisation. Des tarifs dignes d'un SUV plus premium, ce que n'est pas ce 3008.

#### COÛT À L'USAGE

#### ★★★★★

La petite motorisation Hybrid 136 ch n'est pas parfaite, mais elle amène un bon point : celui de la consommation, en dessous de la moyenne de la catégorie malgré un poids nettement supérieur. Seuls les SUV "full hybrid" font mieux.

### LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

#### ★★★★★

Plusieurs milliers de kilomètres à bord du nouveau 3008 prouvent qu'il s'agit d'une monture sans histoire, capable de nous faire voyager dans de bonnes conditions de sécurité et de confort : c'est bien ! Mais il n'y a plus le supplément d'âme du précédent, cet agrément de conduite unique sur le segment, ni d'innovation marquante pour se différencier.

La mission était impossible, et visiblement, ce 3008 ne connaît pas Tom Cruise...



## LA TECHNIQUE

C'est un 3 cylindres 1.2 turbo essence qui siège sous le capot, mais pas le PureTech : c'est son descendant, avec chaîne de distribution et turbo à géométrie variable. Il est associé à une batterie lithium-ion de 48 V comprenant une batterie lithium-ion de 0,898 kWh brut (0,432 kWh net) combinée à un moteur électrique pouvant fournir 28 ch et 55 Nm en pic, 12 ch en continu.

## Moteur

Puissance maxi	■ 136 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	■ 230 Nm à 1750 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo, injection indirecte essence + micro-hybridation 48 V
Cyl./puissance fiscale	1199 cm <sup>3</sup> /7 CV

## Transmission

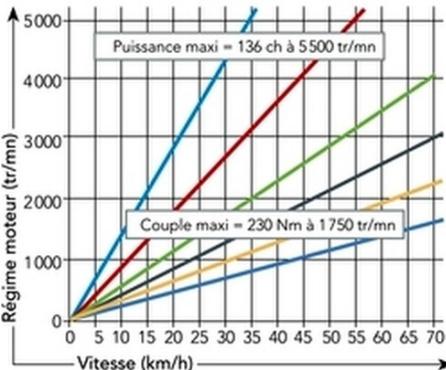
Type	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/6

## → Diagramme des vitesses

La boîte EAT8 à convertisseur a été remplacée par cette boîte double embrayage contenant le moteur électrique. Sur autoroute, vous êtes à plus de 2900 tr/mn à 130 km/h, mais l'insonorisation étouffe bien le bruit du moteur.

## Vitesse à 1000 tr/mn

En 1 <sup>re</sup> = 7,24 km/h	En 4 <sup>re</sup> = 24,65 km/h
En 2 <sup>re</sup> = 11,91 km/h	En 5 <sup>re</sup> = 33,57 km/h
En 3 <sup>re</sup> = 18,77 km/h	En 6 <sup>re</sup> = 44,10 km/h



## Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diam. braquage	■ 10,9 m
Suspension AV	pseudo MacPherson, barre antiroulis
Suspension AR	traverse déformable, barre antiroulis
Freins AV/AR	disques/disques
Pneumatiques	225/55 VR 19
Roue de secours	■ kit de dépannage

## Dimensions/Poids

L/1/h/empattement	4,54/1,90/1,64/2,74 m
Poids/tractable freiné	1663/1200 kg

## FACE À LA CONCURRENCE

Renault Austral 1.2 E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno		Citroën C5 Aircross 1.2 Hybride 136 ch Max	
Puissance maxi (ch à tr/mn)	200 (cumulés)	136 à 5500	
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1750 + 205 élec. + 50 élec.	230 à 1750	
Type moteur	3 cyl. en ligne, turbo ess. + 2 électriques	3 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation	
L/1/h/empattement (m)	4,51/1,83/1,62/2,67	4,50/1,84/1,69/2,73	
0 à 100 km/h (s)	9,4	10,4	
Vitesse maxi (km/h)	178	190	
90 à 130 km/h en Drive (s)	8,4	9,6	
Prix/bonus-malus (€)	42000/malus 0 (102 g/km de CO <sub>2</sub> )	39700/malus 260 (128 g/km de CO <sub>2</sub> )	
Conso moyenne (l/100 km)	6,2	6,7	
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★★	★★★★★	

## LA CONDUITE

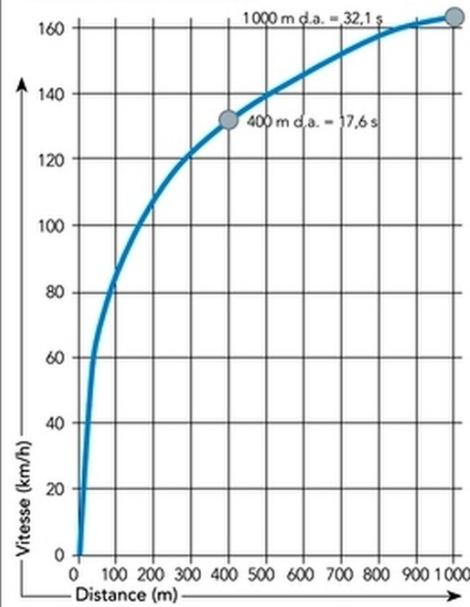
Il ne s'appellerait pas "3008", nous dirions qu'il s'agit d'un SUV plutôt confortable, qui prend un peu de roulis mais pas trop, sans histoires mais pas passionnant malgré son petit volant qui donne une légère sensation d'agilité. Le problème, c'est qu'il succède au précédent 3008, au compromis confort/comportement si réussi. En fait, nous ne demandons même pas de faire mieux : juste pareil qu'avant aurait été parfait. Mais non, le nouveau 3008 est devenu insipide par rapport à celui qu'il était : quel dommage !

## Performances

1000 m d.a.	■ 32,1 s
400 m d.a.	■ 17,6 s
0 à 100 km/h	■ 10,3 s
Vitesse maxi	■ 195 km/h

## → Courbe d'accélération

Les accélérations ne sont pas ébouriffantes, c'est le moins qu'on puisse dire. Cependant, les 136 ch du 3008 peuvent en permanence compter sur l'aide du petit moteur électrique. Si nous parlions de puissance combinée, elle se rapprocherait plus des 150 ch, voire 160 ch en pic, ce qui évite au 3008 de paraître sous-motorisé, même sur les autoroutes allemandes.



## Reprises

90 à 130 km/h en Drive	■ 9,6 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en Drive)	■ 13,5 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	■ 434 m

## Freinage

Depuis 50 km/h	■ 10 m
Depuis 90 km/h	■ 30 m
Depuis 130 km/h	■ 63 m

## → Tests sécurité AJ

## ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé.

À 30 et 40 km/h, le 3008 passe le test sans problème avec de bonnes distances d'arrêt. À 50 km/h, il le réussit mais avec des distances variables : l'ABS se comporte de façon erratique, ralentissant parfois bien la voiture, parfois beaucoup moins, mais laissant toujours le pouvoir directionnel. À 60 km/h, ce 3008 échoue alors que la précédente génération réussissait : tout un symbole !

## VERDICT ■



## LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Le décrochage s'effectue à 53 km/h, dans la bonne moyenne (les meilleurs montent à 56 km/h et les pires s'arrêtent avant 50 km/h). Le 3008 décroche du train avant progressivement puis survire ensuite doucement : aucune brutalité dans ses réactions, ce qui constitue un bon point. Le précédent 3008, soumis au même test en 2016, avait aussi décroché à 53 km/h.

## VERDICT ■



## ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 90 et 130 km/h. La voiture passe sans problème à 90 km/h avec une légère intervention de l'ESP au deuxième coup de volant qui remet la voiture en ligne. À 100 km/h, l'ESP intervient un peu dès le premier coup de volant contre du sous-virage, puis fortement lors du deuxième coup de volant pour juguler le survirage. À 110 km/h, l'important sous-virage fait taper un cône, puis à la correction, l'arrière de la voiture tape un deuxième cône extérieur en sortie : c'est un échec, alors que son prédecesseur passait le test à 120 km/h.

## VERDICT ■



Concurrent le plus direct du 3008, le Renault Austral est proposé à 42 000 € en Full Hybrid de 200 ch. En y ajoutant l'option 4Control à 1 500 €, vous avez un SUV nettement plus performant que notre 3008 sans être plus gourmand, beaucoup plus agréable en châssis... pour seulement 500 € de plus. Dans le même genre, le C5 Aircross, doté d'une motorisation identique à celle du 3008, encore plus confortable, est vendu 39 700 €, presque 4 000 € de moins que son cousin !

# EN CHIFFRES



## LA VIE À BORD

Le grand écran incurvé donne une ambiance technophile. Les passagers bénéficieront surtout des inserts rétroéclairés la nuit, assez spectaculaires. Dommage qu'en grandissant de 9 cm par rapport à la génération précédente, le nouveau 3008 n'en profite pas pour offrir un peu plus d'espace à l'arrière.

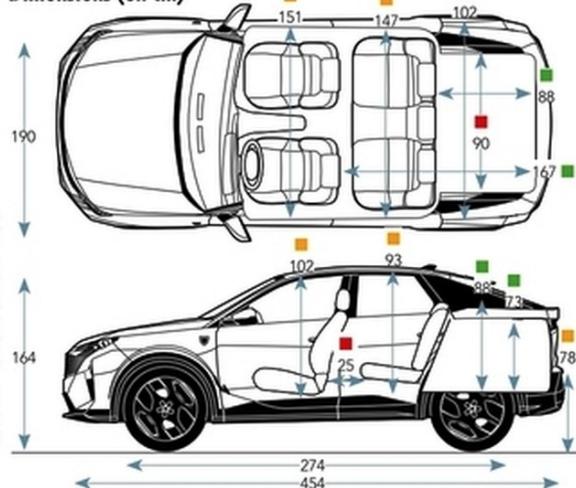
### Coffre

Volume de coffre ■ 520 dm<sup>3</sup>

### Niveau sonore

Au ralenti / 90/130 km/h ■ 43/64/67,9 dB

### Dimensions (en cm)



ILLUSTRATIONS : TOM SAM YOU

### → Test éclairage AJ

Type de projecteurs ■ LED matriciels  
Puissance codes (à 25 m)/phares (à 80 m) ■ 42/24 lux



Tous les 3008 III disposent de feux avant à LED, mais ils sont matriciels sur la finition GT. Un raffinement auquel le conducteur prend vite goût tant il améliore la visibilité de nuit. Les chiffres de nos mesures ne sont toutefois pas bons puisque le Tiguan a obtenu respectivement 79 et 43 lux en codes à 25 m et en pleins phares à 80 m. Pour autant, nous n'avons jamais eu la sensation de manquer de puissance d'éclairage. **VERDICT** ■

### → Test climatisation AJ

Tous les 3008 reçoivent une climatisation automatique bizona. En optant pour le toit ouvrant, vous profitez en plus d'un purificateur d'air d'habitacle qui filtre les gaz et les particules. Rien à reprocher à la gestion de la température, mais notre périple ne s'est déroulé ni par grand froid ni par forte chaleur : pas de difficulté particulière pour la climatisation. **VERDICT** ■

## LE BUDGET

Le prix du 3008 débute à 38 490 € avec la même motorisation que notre modèle d'essai, mais en finition Allure moins équipée. C'est déjà cher ! Et la dotation de notre version GT, placée en haut de gamme, avoue quelques lacunes : la conduite semi-autonome de niveau 2 n'est pas de série, ni la surveillance des angles morts, ni le réglage lombaire ou moins pour le conducteur. Comme vous pouvez le voir page de gauche dans l'encadré "Face à la concurrence", pour le même prix ou presque, vous pouvez avoir un Renault Austral Full Hybrid 200 ch avec l'option quatre roues directrices : plus performant, plus plaisant à conduire, aussi sobre si ce n'est plus, partie multimédia plus agréable... Cherchez l'erreur quant au positionnement tarifaire !

Prix ■	42 990 €
Malus (CO <sub>2</sub> )/malus au poids ■	170 à 240 € (123 à 127 g/km)/0 €
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	46 980 €
Garantie ■	2 ans, kilométrage illimité

(1) Malus et options inclus.

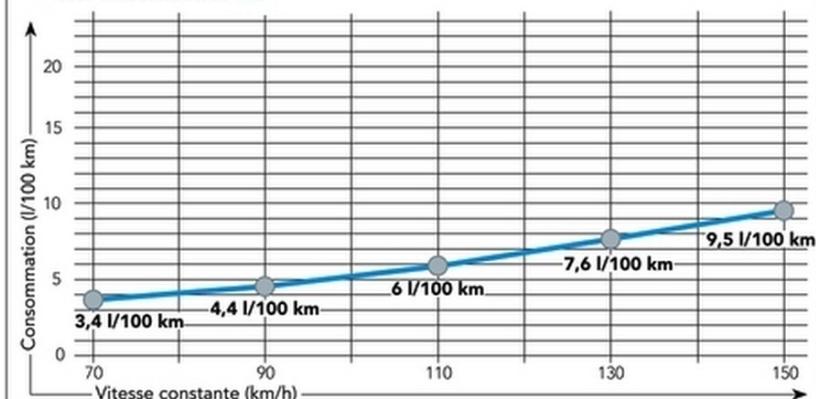
### Équipements de série ■

6 airbags, accès et dém. sans clé, aide au parking AV/AR, banquette arrière rabattable 40/20/40, cam. de recul, clim auto bizona, éclairage d'ambiance 8 couleurs, feux avant matriciels, freinage auto d'urgence, hayon motorisé, jantes alliage 19 pouces, régulateur de vitesse adaptatif, rétros ext. rabattables électriquement, sièges AV chauffants, système multimédia avec double écran panoramique incurvé 21 pouces/GPS connecté/Android Auto et Apple CarPlay sans fil/4 prises USB-C/radio DAB 6 HP, volant chauffant...

### Options

Pack 360° Vision & Drive Assist Plus : 4 caméras 360°, radars de parking AV, AR et latéraux, conduite semi-autonome niveau 2, détection de trafic arrière, surveillance des angles morts, alarme, super-condamnation	1300 €
Peinture métallisée	1200 €
Sellerie Alcantara + siège conducteur électrique + sièges AV/AR chauffants	1900 €
Système audio audio premium 10 HP + vitres latérales AV acoustiques	850 €
Toit ouvrant	1250 €

### → Test consommation L'AJ



Moyenne ■	6,3 l/100 km
Autoroute ■	6,2 l/100 km
Ville ■	6,8 l/100 km
Route ■	6 l/100 km
Capacité du réservoir ■	55 l
Autonomie moyenne ■	873 km

C'est la bonne surprise : malgré une hausse de poids très sensible par rapport au précédent 3008, le nouveau consomme moins et se place même assez bien dans

la catégorie. Comparé à un Austral 130 ch Mild Hybrid et ses 7,2 l/100 km par exemple, le 3008 demande presque 1 l de moins en moyenne. Encore mieux par rapport au Tiguan eTSI 150 et ses 7,8 l/100 km ! Il faut aller chercher les *full hybrid* comme l'Austral 200 ch (6,2 l/100 km) ou le Niro hybride (5,7 l/100 km) ou le Toyota C-HR 140 (5,8 l/100 km) pour trouver plus sobre.

**VERDICT** ■

## LA GAMME

Moteur	CV	Malus/Bonus	Allure	GT
Hybrid 136 ch e-DCS6	7	Malus 170 à 240 € (123 à 127 g/km CO <sub>2</sub> )	38 490 €	42 990 €
Plug-in Hybrid 195 ch e-DCS7	8	Malus 1276 à 2918 € (143 à 154 g/km CO <sub>2</sub> )	42 990 €	47 490 €
Électrique 210 ch batterie 73 kWh	7	Bonus 2000 € <sup>(1)</sup> (0 g/km CO <sub>2</sub> )	44 990 €	46 990 €
Électrique 230 ch batterie 97 kWh	7	Bonus 2000 € <sup>(1)(2)</sup> (0 g/km CO <sub>2</sub> )	46 990 €	51 490 €

Hyo. rech. Es.

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

France

(1) Bonus : 2000, 3000 ou 4000 € selon revenu fiscal. (2) Si moins de 47 000 €.

# CHAMPION DE SLALOM



Certes, le contexte est devenu moins favorable aux hybrides rechargeables, mais ils ont l'avantage pour les constructeurs chinois d'échapper à l'augmentation des droits de douane imposés par l'Europe. Avec un nouvel EHS bien placé, MG réussit le test de l'évitement fiscal.

Par Camille Pinet Photos Florian Grout



**L**a trajectoire de MG a de quoi impressionner. Premier fabricant chinois arrivé en France en 2021, il peut à présent envisager de se mesurer à des marques historiquement implantées chez nous comme Fiat. Pour parvenir à un tel résultat et prétendre à la vocation de constructeur généraliste, proposer des modèles 100 % électriques ne suffit plus, surtout lorsqu'ils proviennent de Chine, pénalisés qu'ils sont par les nouveaux droits d'entrée sur le marché européen. MG offrait déjà une version thermique du ZS et le premier EHS était hybride rechargeable, mais c'est bien en 2024 qu'il a haussé le ton en introduisant la MG3 hybride simple et une toute nouvelle itération de l'EHS, qui boxe toujours dans la catégorie des SUV compacts rechargeables. Les deux modèles ont d'ailleurs en commun un principe de fonctionnement hybride basé sur une propulsion 100 % électrique à basse vitesse et une intervention du thermique secondé par une boîte de vitesses au-dessus de 75 km/h.

L'EHS se distingue cependant de la petite MG3 par son moteur thermique suralimenté très largement retravaillé et son générateur additionnel placé entre le moteur et la transmission, tandis qu'un moteur électrique est positionné après afin d'entrainer directement les roues avant. Une architecture plutôt originale décrite



**AVEC 4,67 M DE LONG, LE NOUVEAU MG EHS SE SITUE DANS LE HAUT DU SEGMENT DES SUV COMPACTS EN MATIÈRE DE DIMENSIONS •••**



❶ L'instrumentation numérique s'offre un grand écran de 12,3 pouces, ❷ Menus mal traduits, logique mal pensée : le système multimédia du MG EHS est à revoir. ❸ Le levier de vitesses classique prend de la place : l'EHS pourrait être plus généreux en espace de rangement.





Assez lourd, le MG EHS n'offre pas l'agilité d'autres MG. Le réglage des trains roulants reste une spécialité européenne.

comme étant favorable à la consommation, qui intègre une imposante batterie LFP de 21,4 kWh. La mode est aux fortes autonomies électriques en matière d'hybride rechargeable, et l'EHS n'y échappe pas en annonçant fièrement 100 km WLTP.

**À bord, le conducteur découvre une qualité perçue nettement supérieure aux habitudes de la marque.**

Si la présentation joue le classicisme, elle paraît bien plus moderne que celle du modèle précédent. Les matériaux moussés sont légion et les assemblages de qualité : aucune commune mesure avec les MG3 et MG4 à ce niveau. L'EHS hérite toutefois des deux petits joysticks sur le volant et d'une ergonomie hélas vraiment perfectible. La traduction approximative des menus du système multimédia semble en effet avoir été confiée à Google, ce qui fait d'autant

plus amèrement regretter l'absence de boutons spécifiques pour la climatisation. S'y ajoutent un écran parfois rétif à la pression du doigt et des choix étonnantes comme le placement des commandes d'antibrouillard sur le haut de l'écran ou l'impossibilité de configurer un bouton pour désactiver les aides à la conduite, particulièrement intrusives. Heureusement, l'EHS a d'autres qualités à revendre, à commencer par une habitabilité arrière à la mesure de ses généreuses dimensions. Trois adultes peuvent s'installer confortablement sur la banquette, d'autant mieux que la place du milieu apparaît très fréquentable. Le volume de coffre se montre en revanche moyen pour le segment, et la modularité se contente du minimum. Un logement sous plancher plus important aurait été apprécié pour ranger le câble de recharge, en sachant que le compartimentage en polystyrène ne semble pas taillé pour durer.



**L'avis de Camille Pinet**



L'hybride rechargeable reste une technologie de compromis qui ne suscite guère la passion.



La qualité de finition est au rendez-vous, mais l'ergonomie reste très perfectible. Les aides à la conduite sont encore intrusives, et les désactiver requiert de nombreux clics.

Nous avons cherché à vider la batterie de l'EHS en forçant le mode EV censé n'utiliser que la propulsion électrique. Une entreprise qui s'est avérée plus ardue que prévu, car si le SUV n'est bien lancé que par son moteur électrique en dessous de 75 km/h, il déclenche assez facilement la propulsion thermique au-dessus... dans un silence de cathédrale. L'insonorisation se révèle en effet particulièrement soignée, au point qu'il faut prêter l'oreille ou consulter le diagramme d'énergie sur l'instrumentation pour vérifier que le thermique est entré en action. Quoi qu'il en soit, nous ne sommes pas parvenus à déterminer un chiffre précis d'autonomie en tout électrique, mais il se rapproche des 100 km annoncés : un point que nous n'omettrons pas de contrôler sur notre base d'essais de Montlhéry.

**Malgré les 272 ch revendiqués, la performance sportive attendue déçoit nettement.**

L'EHS ne manque certes pas d'allant, mais les accélérations ressenties ne sont clairement pas à la hauteur de la puissance promise. Cela tombe



- ❶ L'espace à l'arrière apparaît très satisfaisant, y compris pour la place du milieu. La banquette n'est pas coulissante.
- ❷ Le coffre propose un volume moyen, mais les dossier de banquette se rabattent en plancher plat.



**LE STYLE DE L'EHS DÉMEURE TRÈS GÉNÉRIQUE MAIS NE COMPORE PAS DE FAUTE DE GOÛT** •••

Avec 7 kW de puissance de recharge maximale, l'EHS se situe tout juste dans la moyenne.





bien, le comportement routier de l'engin n'incite nullement à des échappées sportives. Doté d'un amortissement relativement souple, il se montre pataud en virage et prend du roulis, en dépit d'une direction juste et de pneumatiques Bridgestone plutôt efficaces sur le sec. Le bilan reste cependant très supérieur à ce que propose son concurrent chinois direct, le BYD Seal U DM-i.

La bonne surprise provient de la consommation batterie déchargée, qui, sur notre trajet réalisé sur des routes corses sinuées mais peu rapides, dépassait à peine les 5 l/100 km. Un autre point à vérifier sur notre base d'essais, surtout à vitesse autoroutière, mais ce défaut traditionnel des hybrides rechargeables semble bien avoir été au moins en partie jugulé. Il est donc possible d'espérer une autonomie correcte grâce au réservoir de 55 l : encore une lacune trop souvent relevée sur les hybrides rechargeables effacée.

PLUS	
Autonomie	
Habitabilité	
Prix/prestations	
—	
MOINS	
Ergonomie des écrans	
Comportement pataud	
Équipement	

MG s'est toujours fait remarquer par ses tarifs particulièrement compétitifs à l'origine de son succès. À 39 990 € en finition haute Luxury, l'EHS affiche un montant inférieur de 3 500 € au Peugeot 3008 hybride rechargeable 195 ch en finition d'accès Allure, que nous attendons encore de pouvoir prendre en main. Il casse

également les prix face au BYD Seal U DM-i, facturé 44 500 € en dotation haute Design. Inutile de préciser que le chinois joue la carte du tout-inclus, les seules options figurant au catalogue étant l'intérieur de couleur beige et la peinture métallisée. De quoi compenser largement le malus au poids nouvellement exigible en 2025, qui devrait se situer aux alentours de 550 €. Quelques lacunes d'équipement sont cependant à relever, à commencer par l'absence du toit panoramique très apprécié sur ce segment ou des phares Matrix, de plus en plus courants à ce niveau de gamme. ■

## MG EHS

### Hybride rechargeable 272 ch Luxury

# EN CHIFFRES

#### DONNÉES CONSTRUCTEUR

##### Moteur/Transmission

Puissance cumulée	272 ch <sup>(1)</sup>
Couple maxi	230 Nm à 4000 tr/mn + 340 Nm (élec.) <sup>(2)</sup>
Type	4 cyl. en ligne turbo ess. + élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 498 cm <sup>3</sup> /77 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée/2
Batterie/cap. brute (nette)	LFP/NC (21,4) kWh

(1) Puissance maxi : 143 ch à 5500 tr/mn + 184 ch (élec.).

(2) Couple cumulé : 350 Nm.

##### Châssis

Diamètre de braquage	11,5 m
Pneumatiques	225/55 R 19

##### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,67/1,89/1,66/2,77 m
Poids/tractable freiné	1855/1500 kg

##### Performances

0 à 100 km/h	6,8 s
Vitesse maxi	190 km/h

##### Coffre

Volume	441 dm <sup>3</sup>
--------	---------------------

#### LE BUDGET

Prix	39 990 €
Malus écologique	0 € (14 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(2)</sup>	40 640 €
Garantie	7 ans, 150 000 km

(2) Options et malus inclus.

##### Équipements de série

9 airbags, accès/dém. sans clé, AFIL, aide parking AV/AR, alerte angle mort/portière/collision AR, cam. 360°, clim auto, dét. pluie/lum., frein. auto d'urgence, hayon élec./mains-libres, induction, instr. num. 12,3 pouces, jantes alu 19 pouces, lecture panneaux, LED, rég. vit. adapt., rétros rabatt. élec., sièges chauff./élec., similicuir, syst. multim. tactile 12,3 pouces/GPS/Apple CarPlay/USB, volant cuir...

##### Options

Intérieur beige (650 €), peinture métallisée (650 €).

##### Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation mixte	0,5 l/100 km
Autonomie électrique	100 km
Réservoir	55 l
Chargeur AC/DC	7 kW/non
Temps charge dom./7 kW	10 h/3 h 30

##### Note EuroNCAP

En cours

##### Pays de fabrication

Chine

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



Bien fini, spacieux, doté d'une autonomie électrique intéressante, le MG EHS n'est pas passionnant à conduire et souffre d'une ergonomie agaçante. Mais il compense encore et toujours par son tarif très compétitif.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

SORT LA



# LE RAFALE GROSSE ARTILLERIE

Quelques mois après sa sortie, le Rafale refait parler de lui en se dotant d'une motorisation hybride rechargeable de 300 ch. Et histoire d'aller titiller les meilleurs modèles du segment, le nouveau fleuron de Renault enrichit son équipement.

Par David Bouillaux Photos Florian Grout

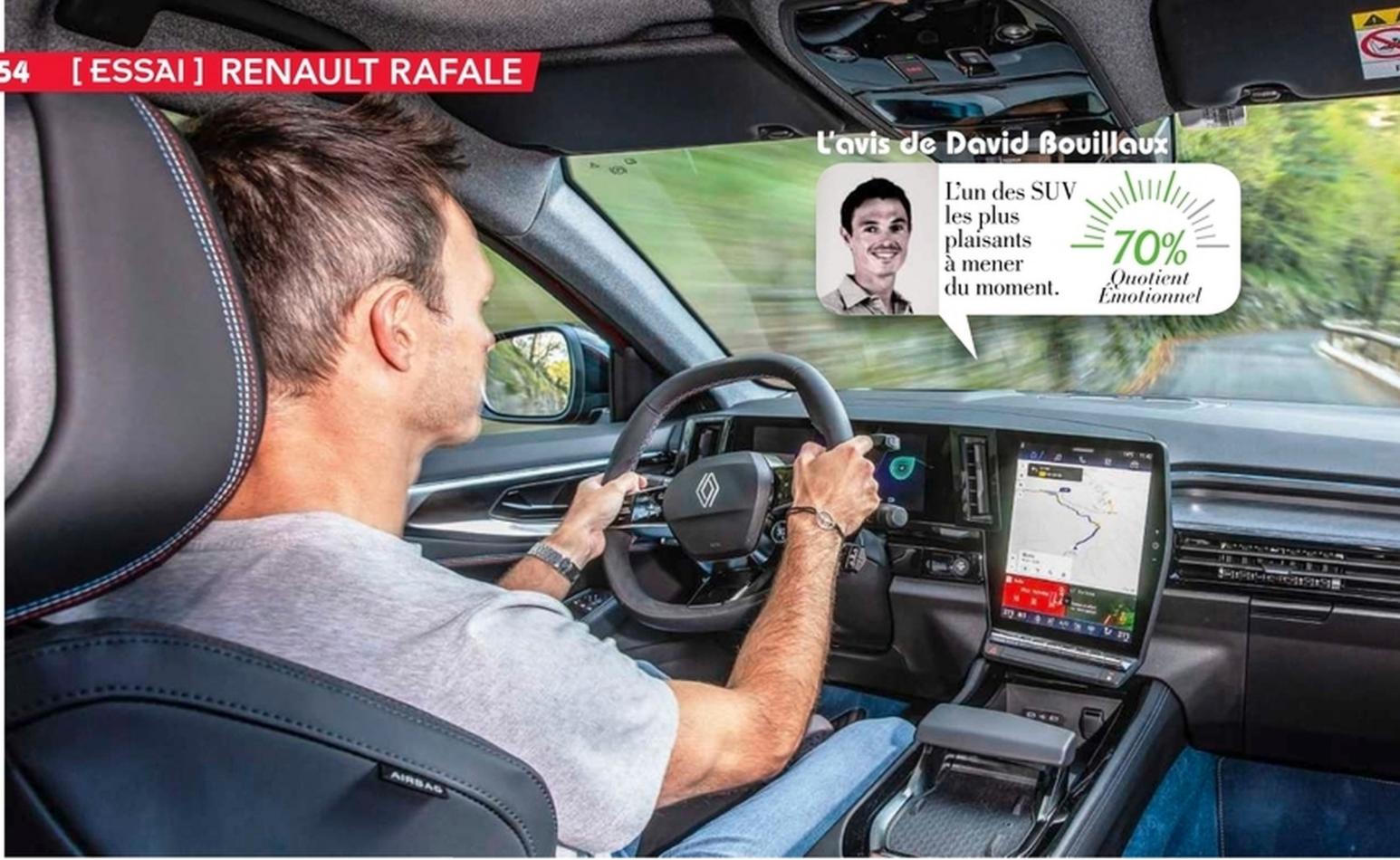
**A**vec un nom aussi évocateur, le catalogue du Rafale ne pouvait se contenter d'une simple motorisation hybride de 200 ch. Non pas que la puissance de cette unique version ne convienne pas, bien au contraire, mais pour rivaliser avec le haut du panier, voire avec les SUV coupés les plus luxueux du marché, le fer de lance de Renault se devait d'apporter une argumentation un peu plus à la hauteur de ses ambitions. Pour ce faire, le très looké français sort les muscles ! Il profite ici d'une complexe motorisation hybride rechargeable de 300 ch. Alors effectivement, le petit 3 cylindres turbo essence de 150 ch (20 ch de plus que sur le modèle E-Tech 200) qui constitue la base de cet ensemble peut sembler modeste, mais sachez qu'il est épaulé par deux moteurs électriques, dont un de 136 ch positionné sur l'essieu arrière, assurant ainsi une transmission intégrale.

**Notons aussi la présence d'un troisième moteur consacré à la recharge permanente de la batterie.**

Batterie dont la capacité de 22 kWh permet au Rafale d'effectuer en moyenne jusqu'à 80 km en tout électrique selon nos propres mesures. Plutôt séduisant, notamment pour ceux qui évoluent souvent en ville.

En parallèle de cette technologie, les ingénieurs d'Alpine Cars se sont attardés sur les différents réglages du châssis. Néanmoins, pour en →





## L'avis de David Bouillaux



Un des SUV les plus plaisants à mener du moment.



➊ Le système multimédia Google se révèle toujours aussi simple à utiliser. ➋ Grâce à l'empattement repris de l'Espace, le Rafale soigne l'habitabilité à l'arrière. Mais le dossier de la place du milieu est trop raide. ➌ La présence du chargeur embarqué supprime le bac de rangement sous le plancher du coffre. Mais celui-ci reste suffisamment grand.

disposer, il faudra impérativement opter pour la version la plus haute, Atelier Alpine (+4 500 €). Amortisseurs, ressorts, butées de choc, barres antiroulis, mais également la calibration de la direction et du freinage ont été revus.

#### Le Rafale reçoit aussi des suspensions pilotées prédictives.

Une caméra à laquelle elles sont reliées analyse en temps réel l'état de la chaussée. À l'amorce d'une aspérité ou d'un dos-d'âne, l'information est transmise à un calculateur qui prépare les suspensions. Bref, vous l'aurez compris, ce Rafale est à la pointe de la technologie !

Et sur la route ? Les premiers tours de roues s'effectuent forcément en silence. À la première sollicitation de la pédale de droite, le 3 cylindres s'éveille d'une manière peu perceptible. En plus d'une belle douceur d'utilisation, cette mécanique de 300 ch assure des relances canon. Idéal pour les dépassements. Pour info et d'après nos mesures, le 0 à 100 km/h est avalé en 6,6 s seulement. Mais évidemment, une fois la batterie vide,





**PLUS**  
Autonomie électrique  
Confort séduisant  
Technologie embarquée

**MOINS**  
Puissance de charge  
Poids élevé  
Ressenti pédale de frein

Bien calé dans le superbe siège siglé du logo Alpine, le conducteur profite d'une position de conduite adéquate.



**PLUS QUE  
LES RÉGLAGES  
SPÉCIFIQUES À CETTE  
VERSION, CE SONT  
LES ROUES ARRIÈRE  
DIRECTRICES QUI  
AIDENT LE RAFALE  
À VIREVOLTER DANS  
LES VIRAGES** ■■■

le petit 3 cylindres et ses 150 ch se retrouvent plus à la peine pour déplacer les 1990 kg du Rafale. C'est encore plus vrai dans les montées ou lorsqu'on roule à plusieurs et coffre chargé...

Il est donc impératif de conserver un peu d'énergie (avec le mode E-Save) sous peine de voir les performances du Renault s'effondrer. Toujours est-il que ceux qui aiment conduire tomberont indéniablement sous le charme des prestations routières du SUV.

Dans les enchaînements de courbes, le Rafale joue les équilibristes. Les quatre roues directrices aident l'engin à enrouler les virages les plus serrés avec une aisance assez saisissante. En conduite plus soutenue, le train avant manque toutefois d'un peu de mordant, d'autant que la répartition inégale du couple génère quelques pertes de motricité lorsque la chaussée est humide. Beaucoup plus gênant, le système de régénération influe sur la pédale de frein. À chaque décélération, la pédale s'enfonce "toute seule" de quelques centimètres : assez perturbant !

Outre les performances suffisantes et le comportement routier convaincant du Rafale, nous avons été séduits par le niveau de confort offert par les fameuses suspensions pilotées. En ville, le Rafale fait tout simplement fi des ralentisseurs. De quoi préserver les lombaires de vos passagers. Autre bonne surprise : la consommation ! D'après nos relevés, le Rafale hybride rechargeable réclame 7,4 l/100 km. Il ne se révèle donc pas beaucoup plus gourmand que la version d'entrée de gamme E-Tech 200 ch (6,3 l/100 km).

**À bord, le Renault met toujours autant à l'aise ses occupants.**

Alors que le conducteur profite d'un grand écran tactile de 12 pouces aussi facile à utiliser que réactif, les passagers arrière bénéficient d'une habitabilité généreuse, notamment pour ce qui est de la longueur aux jambes. Royal ! Seul le coffre perd un peu de sa superbe, mais son volume (mesuré) de 535 dm<sup>3</sup> reste pratique pour les départs en vacances. Alors oui, ce Rafale PHEV réclame un surcoût non négligeable de 5 500 € par rapport à la version E-Tech 200 ch, mais l'addition demeure malgré tout beaucoup moins salée que celle de ses rivaux. La facture pour un Volvo XC60 T6 Hybride Rechargeable Plus ou un BMW X3 30e M Sport dépasse allègrement les 70 000 €... ■

## RENAULT RAFALE

E-Tech 4x4

Hybrid 300 ch

Atelier Alpine

# EN CHIFFRES

## NOS MESURES

Depuis soixante-dix ans, nos techniciens vérifient, à l'aide d'appareils d'une grande précision, comportement routier, performances, freinage et consommation de chaque voiture sur l'autodrome de Linas-Montlhéry.

### Moteur/Transmission

Puissance cumulée	■ 300 ch <sup>(1)</sup>
Couple maxi	■ 230 Nm à 1 750 tr/mn et 205 + 200 Nm (élec.)
Type	3 cyl. ligne, tb ess.+ 3 élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm <sup>3</sup> /8 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	multim. crab./4 + 2 (élec.)
Batterie/cap. brute (nette)	■ Li-ion/NC (22) kWh

(1) Puiss. maxi : 150 ch à 4500 tr/mn (therm.) + 68 et 136 ch (élec.).

### Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,9 m
Pneumatiques	245/40 R 21

### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,71/1,87/1,62/2,74 m
Poids/tractable freiné	1990/1500 kg

### Performances

1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 24,6/6,6 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 5,4 s
Vitesse maxi	■ 177 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/64 m

### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 82 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 150/148 cm
Volume de coffre	■ 535 dm <sup>3</sup>

### Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 47,7/65,1/70,3 dB
------------------------	---------------------

### LE BUDGET

<b>Prix</b>	■ <b>59 000 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 0 € (14 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(2)</sup>	■ 61 400 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(2) Malus et options inclus.

### Équipements de série ■

Com. 360°, cond. semi-auton. niv. 2, jtes 21 pces, Matrix LED, roues AR directr., susp. pilot. prédict., syst. multim...

### Options

Affichage tête haute (800 €), hi-fi avancée (1 000 €), toit panoramique opacifiant (1 500 €)...

### Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	■ 7,4 l/100 km
Conso ville/route/autoroute	■ 7,6/6,7/7,9 l/100 km
Chargeur emb. AC/DC	■ 7,4 kW/non
Tps charge dom/7,4 kW	■ 10 h 30/3 h 10
Autonomie (élec.)/réservoir	■ 743 (79) km/55 l

### Note EuroNCAP

5 étoiles

### Pays de fabrication

Espagne

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Plaisant à mener, confortable et agile, ce Rafale s'illustre par sa belle autonomie en électrique et sa consommation modérée. Mais il coûte 5 500 € de plus que l'E-Tech 200.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# AU CŒUR

La gamme Renault compte désormais sept SUV! Le petit dernier, le Symbioz, se place entre le Captur et l'Austral. Un entre-deux qui le positionne idéalement sur le marché, face toutefois à une concurrence variée. Nous le confrontons à quatre adversaires plus ou moins proches avec lesquels vous pourriez hésiter.

**Cupra Formentor**  
V MHEV 150 ch  
43 675 €

**Kia Niro**  
HEV 129 ch Premium  
37 390 €

**Peugeot 2008**  
Hybrid 136 ch GT  
34 400 €

# DU MARCHÉ

**P**ar ordre alphabétique : Arkana, Austral, Captur, Espace, Rafale, Scénic et maintenant Symbioz... La gamme Renault compte ainsi sept SUV. Pas moins ! Le petit dernier se positionne entre les Captur et Austral, de la même manière que le Hyundai Kona s'intercale dans sa famille entre le Bayon et le Tucson. Idem avec le Kia Niro entre le Stonic et le Sportage. Le Symbioz, le Kona et le Niro sont voisins en taille et utilisent le même type de motorisation, des hybrides non rechargeables ou "full hybrids" employant pour leur partie thermique un 4 cylindres atmosphérique. Ils sont donc vraiment concurrents directs. Ce n'est pas le cas du 2008 Hybrid de 136 ch, sensiblement plus petit mais plus proche en prix du Symbioz à équipement équivalent que le 3008, vendu 42 990 € dans sa version Hybrid 136 ch GT. Le "petit" SUV Peugeot nous a par conséquent paru plus réaliste dans un scénario d'hésitation à l'achat. Nous voulions également un SUV du groupe Volkswagen, mais aucun ne dispose d'une motorisation hybride non rechargeable : on y passe de micro-hybride à hybride rechargeable. Ce sera ainsi le Cupra Formentor, un modèle fraîchement restylé et beaucoup moins cher dans sa variante 150 ch que le Tiguan doté du même moteur. Le décor est planté : c'est parti !

L'avis de Cyril Biotteau

C'est le SUV le plus vendu en France, mais je n'accroche pas et sa partie multimédia m'agace.



5e

## Peugeot 2008

Hybrid 136 ch GT **34 400 €**

Il ne profite pas d'être le plus petit de la bande pour se montrer plus dynamique.



La planche de bord présente bien, mais la partie multimédia a vieilli.

**SUR LA ROUTE** Ça commence plutôt bien pour le plus petit de la bande, qui profite justement de son gabarit réduit et donc de son poids inférieur aux autres pour afficher les meilleures performances en tenant compte des reprises. Toutefois, c'est aussi lui qui freine le moins bien à haute vitesse, et il ne se sert pas de sa relative légèreté pour se montrer le plus agile ou dynamique. Son comportement est davantage orienté confort, mais même sur ce point, il n'est pas le meilleur. Il est également le seul à employer un 3 cylindres, tous les autres disposant d'un cylindre supplémentaire, ce qui fait une petite différence en douceur d'utilisation et en sonorité, notamment à haut régime. Malgré ses performances, il ne termine ainsi que troisième dans cette section "Sur la route".

**VIE À BORD** C'est le plus petit, y compris dedans, tant pour les passagers que pour les bagages. Bien

### À LA LOUPE

Il existe un raccourci sur l'écran central pour régler la climatisation, qui est monozone sur le 2008 alors qu'elle est bizona ou trizona sur les autres.



que le Symbioz affiche 1 cm de moins en espace aux jambes à l'arrière, il offre une sensation d'espace nettement supérieure. Non content d'être le plus exigu, le 2008 a aussi le système multimédia le plus lent du plateau, surtout comparé à celui du Symbioz. La qualité de présentation fait malgré tout partie des bons points, mais cela ne suffit pas à lui éviter la dernière place dans cette partie "Vie à bord".

**BUDGET** Le plus petit de la bande est également le moins cher et l'un des plus sobres : c'est en toute logique lui qui remporte cette partie "Budget". Tout n'est pas parfait pour autant puisqu'il aurait dû consommer moins que les coréens, clairement plus lourds. Quant au tarif, il est certes le plus bas mais accompagné d'un équipement de série en retrait. Ce 2008 pourtant haut de gamme est le seul à ne pas pouvoir disposer d'un hayon électrique ou d'un volant chauffant. Toutefois, même en cochant toutes les options possibles pour combler une partie du retard en équipement, il reste un peu moins cher que ses concurrents du jour. Il garde donc sa première place dans cette partie "Budget".

### Le bilan aj ★★★☆☆

Il est le plus performant et le moins cher, mais aussi le moins bien équipé et le moins spacieux, et il n'est pas particulièrement confortable ni dynamique. Avec un meilleur châssis, il ne finissait certainement pas cinquième.

3e  
ex æquo

# Hyundai Kona

## HEV 129 ch N Line Executive 40500 €

**SUR LA ROUTE** Kona et Niro sont jumeaux techniquement et emploient notamment la même motorisation hybride, qui recourt en particulier à un 4 cylindres 1,6l atmosphérique. Cette motorisation a vu sa puissance baisser à l'occasion du changement de génération du Kona puisqu'elle atteignait auparavant 141 ch et plafonne désormais à 129 ch : une histoire de respect de normes, nous a dit Hyundai. Ce nouveau moteur permet en tout cas au Kona d'afficher les meilleures consommations de ce comparatif mais aussi, en contrepartie, les performances les moins bonnes du plateau. Si la boîte double embrayage est douce à l'utilisation, elle n'est pas très rapide. Le châssis de cette version N Line Executive adopte des roues de 19 pouces pas forcément

### À LA LOUPE



Comme sur les Hyundai plus haut de gamme, le clignotant déclenche l'affichage de l'angle mort au tableau de bord : bien vu, mais cela ne dispense pas de regarder soi-même avant.

Le Kona est le plus sobre du plateau, mais aussi le moins performant.



La finition N Line apporte des liserés rouges qui égayent un peu l'habitacle.

indiquées pour favoriser le confort, qui n'est effectivement pas le meilleur. Le Kona partage une quatrième place ex æquo avec son frère technique Niro pour cette partie "Sur la route".

**VIE À BORD** Même s'il a beaucoup grandi et dépasse le 2008 de 12 cm en longueur, le Kona n'offre pas plus d'espace aux jambes que lui. Mais il fait mieux avec la largeur aux coudes à l'arrière la plus généreuse et le meilleur volume de coffre. Notre Kona en finition haut de gamme avait en plus droit à des liserés rouges qui apportent une touche de couleur pas désagréable par rapport à l'austère Niro. Cette finition N Line Executive confère un équipement digne des segments

supérieurs avec par exemple des sièges avant électriques et ventilés et une sellerie partiellement en Alcantara de série : des éléments non essentiels mais qui augmentent l'agrément. Il prend la deuxième place du classement "À bord".

**BUDGET** À première vue, notre Kona est presque le plus cher de la bande, Formentor mis à part. Néanmoins, il est aussi le mieux pourvu et de loin, ainsi que nous l'avons vu au chapitre précédent, ce qui lui permet de ne pas sombrer dans les profondeurs du classement de cette partie "Budget". Au lieu de cela, comme il se révèle le plus sobre à égalité avec le Niro, il prend la deuxième place de ce chapitre.

### L'avis de Cyril Biotteau

Je l'aime bien en look, mais il ne se passe vraiment rien à son volant, contrairement aux deux premiers.



### Le bilan aj ★★★★☆

Le duo Kona/Niro offre des prestations homogènes avec une belle consommation, mais il manque une partie châssis plus convaincante, et les performances sont très quelconques. Il finit troisième ex æquo, mais pas loin des premiers.

3e  
ex æquo

## Kia Niro

HEV 129 ch Premium 37390 €

## SUR LA ROUTE

Comme déjà dit, le Niro partage la majeure partie de ses composants avec le Kona, donc fort logiquement ses performances quelconques mais des consommations satisfaisantes. Dans cette livrée Premium, le Kia a droit à des roues de 18 pouces au lieu de 19 sur le Hyundai qui le rendent sensiblement plus confortable bien qu'un chouia moins dynamique. Citons chez les deux coréens les palettes au volant qui permettent de réguler le niveau de récupération d'énergie au lever de pied lorsque la voiture fonctionne en mode électrique, ces mêmes palettes servant également à passer les vitesses de la boîte double embrayage quand le moteur thermique tourne : très bien vu ! Toutefois, entre un châssis fade et des performances banales, le Niro partage nécessairement une quatrième place ex æquo avec son frère technique coréen pour cette partie "Sur la route".

**VIE À BORD** Le Niro utilise la même plateforme que le Kona, avec une petite nuance : un empattement plus long de 6 cm. Conséquence quasi automatique : un espace aux jambes à l'arrière supérieur. De fait, il y a beaucoup de place à l'arrière de ce SUV qui donne l'impression de se trouver dans un modèle de la catégorie du dessus. Par rapport au Symbioz, c'est nettement mieux aussi en largeur, ce qui contribue à la sensation d'espace. À l'avant, on retrouve le principe de la



Malgré leur cousinage, le Niro offre une meilleure habitabilité que le Kona.

double dalle numérique vu dans le Kona, mais avec une forme un brin différente. L'interface, elle, est similaire. Il n'y a pas de touches de couleur comme sur le Kona, ce qui rend l'ambiance plus austère. Et puis, ce n'est qu'un détail, mais les plafonniers sont ici à incandescence, alors qu'ils sont à LED dans l'autre coréen, qui paraît plus moderne, spécialement en ouvrant la porte de nuit.

**BUDGET** En exceptant le 2008 un peu à part, le Niro est le moins cher de ce comparatif en étant pourtant bien équipé, quoique pas autant que le Kona. Il est en même temps le plus sobre et bénéficie de sa fameuse garantie 7 ans (150 000 km "seulement"). Nous lui donnons donc la deuxième place ex æquo avec son frère coréen dans cette partie "Budget".

## À LA LOUPE

Sous l'écran central, ce panneau de commande peut servir soit à la clim, soit à la partie multimédia : la molette de gauche gère le réglage de clim côté conducteur et le volume audio.



## Le bilan aj ★★★★☆

Comme dans le Kona, il ne se passe pas grand-chose à son volant, et les performances sont quelconques. S'il est aussi sobre, il est un peu plus spacieux et moins bien présenté que son frère, avec qui il partage la troisième place.

## L'avis de Cyril Biotteau

C'est kif-kif avec le Kona à la conduite, mais le design reste marqué : cruel dilemme entre ces deux coréens !



## L'avis de Cyril Biotteau

C'est le plus sympa à conduire et le mieux présenté. J'aime bien les décos cuivrées.

60%  
Quotient Emotionnel

En passant de n'importe quel rival au Formentor, on a un sentiment de dynamisme au premier virage.

# Cupra Formentor

V MHEV 150 ch **43675 €**



**SUR LA ROUTE** Un peu à part dans ce comparatif car "seulement" micro-hybridé, le Formentor se distingue au volant par un dynamisme nettement au-dessus du lot, en tout cas dans notre configuration avec roues de 19 pouces et suspensions pilotées. En passant de n'importe quel rival à cet espagnol, la sensation de vitalité est flagrante au premier virage. Elle s'accompagne de bonnes performances dans le genre, presque les meilleures derrière le 2008, qui relance mieux, profitant de sa relative légèreté. Pourtant, la mécanique est fade, il faut tirer dans les tours pour avoir l'impression d'avancer vraiment. Et la boîte DSG est devenue lente, surtout lorsque la voiture décide de passer en mode roue libre : au moment où vous réaccélérez, il faut compter avec le temps de redémarrage du moteur puis de la mise sur le bon rapport de la boîte ! Malgré cela, ce Formentor prend la première place dans cette partie "Sur la route".

**VIE À BORD** En montant à bord de ce Formentor, conducteur et occupants ont le sentiment d'être à bord d'un modèle de catégorie supérieure. Ce qu'il est un peu par son tarif, mais pas en taille. La présentation est plus opulente par les matériaux et la finition, et les inserts couleur cuivre donnent un côté chaleureux. La taille de l'écran joue également : il est en effet le plus grand du plateau avec 12,9 pouces, et son interface est presque la plus fluide, derrière celle du Symbioz. Le Formentor ne s'arrête cependant pas là : il est aussi très

## À LA LOUPE

Le Formentor est le seul de la bande doté d'une suspension pilotée (option à 1235 €) qui lui permet d'être le plus dynamique, quitte à négliger un peu le confort, surtout avec les roues de 19 pouces (option à 1200 €).



accueillant pour les passagers arrière avec le meilleur espace aux jambes, à égalité avec le Niro. Seul le coffre est un brin moins généreux, ce qui ne l'empêche pas de prendre la première place dans ce chapitre "Vie à bord".

**BUDGET** Cela partait bien pour le Formentor avec une première place dans "Vie à bord" et "Sur la route". Et patatras ! Tout s'effondre avec le budget, puisqu'il est le plus cher sans être le mieux équipé, de loin, et en même temps le plus soiffard de la bande. Sa micro-hybridation qui ne lui permet pas de rouler à l'électricité seule montre ici ses limites par rapport aux autres modèles, qui peuvent tous avancer sur de courtes distances sans brûler d'essence. Pour le tarif, en revanche, pas vraiment d'explication, sauf les prétentions premium de Cupra : sur ce point, Seat, c'était mieux.

## Le bilan aj ★★★★☆

Excellent prestations pour ce Formentor tout juste restylé, au châssis dynamique, à la belle présentation et à la partie multimédia en progrès. Mais il à la fois trop cher et plus gourmand que les autres.



La présentation intérieure est la plus soignée du plateau.



# er Renault Symbioz

E-Tech 145 ch Iconic **37900 €**

**SUR LA ROUTE** Il n'est pas le plus performant, prenant même la dernière place à égalité avec les deux coréens en accélérations, mais le Symbioz assure de meilleures reprises. Lors de fortes accélérations, la boîte si particulière génère des ruptures de couple dignes de feu les boîtes à simple embrayage piloté. Mais en adoptant une conduite dite "cool", elle offre au contraire une belle douceur d'utilisation. En ville, le Symbioz est capable d'évoluer à l'électricité seule sur de faibles distances et à petite vitesse, comme les coréens et, dans une moindre mesure, le 2008. Mais son point fort à lui, c'est son compromis confort/comportement routier. S'il est moins dynamique que le Formentor, il affiche un bien meilleur confort. Recourant à la plateforme du Captur allongée, il pouvait nous faire craindre un SUV pataud. Du tout! Il se montre finalement plus vif que les 2008, Niro et Kona avec chaque fois plus de moelleux pour les passagers et une meilleure gestion des inégalités de la chaussée. Grâce à

cette partie châssis réussie, nous lui décernons donc la deuxième place de ce chapitre "Sur la route", derrière le Formentor.

**VIE À BORD** Ma conceur Mélina Priam, lors de son premier essai du Symbioz dans notre n° 1165, l'avait décrit comme "*le vrai descendant*

## À LA LOUPE

Pour faire taire les alertes indésirables liées au GSR2, deux appuis sur cet interrupteur suffiront. C'est de loin le plus pratique du lot, un détail qui contribue à la deuxième place du chapitre "Vie à bord".



*du Scénic*", le monospace familial d'il y a vingt ans, pas le SUV électrique actuel. Les passagers y trouvent une sensation d'espace, de nombreux aspects pratiques mais aucune prétention de chic, ce qui est de bon augure pour le budget. De fait, la planche de bord n'est autre que celle du Captur dans sa version restylée début 2024, avec notamment le fameux écran vertical qui embarque le système automobile de Google, toujours aussi agréable à l'utilisation : le meilleur de ce comparatif, bien que celui du Formentor ait rattrapé une partie de son retard. Celui du Renault reste largement supérieur, en particulier pour la commande vocale au moment de la saisie d'une destination. À l'arrière, si la banquette coulissante est de la partie, l'espace aux jambes n'est pas plus généreux que dans les autres. C'est surtout en largeur que le Symbioz demeure en retrait : il va jusqu'à être moins bon que le 2008 en la matière. En revanche, notre modèle d'essai en finition Iconic présentait bien et avait même un côté chaleureux avec le toit vitré optionnel

ADRIEN CORTESE





Je trouve l'intérieur à la fois simple et chaleureux, peut-être grâce au toit vitré, que je conseille fortement!



(1 500 €) occultant qui ravira les enfants. Le volume de coffre est le plus élevé si vous avancez la banquette, et le plancher modulable en hauteur donne un exemple des aspects pratiques. De quoi lui permettre de prendre la deuxième place dans cette section "Vie à bord".

**BUDGET** Dans cette partie, cela part plutôt bien pour le Symbioz, qui affiche un tarif proche du Niro avec un équipement légèrement plus fourni : le français bénéficie de la surveillance des angles morts de série, de la caméra 360° et de la banquette coulissante mais n'a pas d'airbag central avant. De quoi garder un petit avantage, contrebalancé par une consommation un brin



ADRIEN CORTESI



① Ce toit vitré en option (1 500 €) peut s'opacifier et redevenir transparent en un clin d'œil sans vélum : étonnant et pratique! ② L'espace aux jambes à l'arrière est le moins généreux du groupe, mais la banquette est coulissante et la sensation d'espace, agréable. ③ Le coffre peut monter jusqu'à 610 dm<sup>3</sup>, loin devant les autres!

supérieure : 0,2 l/100 km d'écart en moyenne seulement, même si la différence sur route est plus importante. Finalement, le Symbioz finit à égalité avec les coréens dans ce chapitre, puisque ceux-ci y sont aussi à égalité.



**LE POINT FORT DU SYMBIOZ,  
C'EST SON COMPROMIS ENTRE CONFORT  
ET COMPORTEMENT ROUTIER** •••

### Le bilan aj ★★★★☆

Il est agréable à vivre et à conduire si vous ne le brusquez pas et se montre raisonnable à l'achat comme à l'usage par rapport aux concurrents. Ce descendant du "premier Scénic" illustre bien le concept de "voiture à vivre" : un beau compliment!

# EN CHIFFRES



## NOS MESURES

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

	Renault Symbioz	Cupra Formentor	Kia Niro	Hyundai Kona	Peugeot 2008
<b>Moteur/Transmission</b>					
Puissance cumulée	■ 145 ch <sup>(1)</sup>	■ 150 ch à 6000 tr/mn <sup>(2)</sup>	■ 129 ch <sup>(3)</sup>	■ 129 ch <sup>(3)</sup>	■ 136 ch à 5500 tr/mn <sup>(4)</sup>
Couple maxi	■ 144 Nm + 205 et 50 Nm (élec.) <sup>(5)</sup>	■ 250 Nm à 1500 tr/mn	■ 134 Nm à 4000 tr/mn (therm.) + 170 Nm (élec.) <sup>(6)</sup>	■ 134 Nm à 4000 tr/mn (therm.) + 170 Nm (élec.) <sup>(6)</sup>	■ 230 Nm à 1750 tr/mn + 55 Nm (élec.)
Type	4 cyl. en ligne ess. + 2 élec.	4 cyl. en ligne turbo ess. + micro-hybridation 48 V	4 cyl. en ligne + élec.	4 cyl. en ligne + élec.	3 cyl. en ligne turbo ess. + micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm <sup>3</sup> /5 CV	1498 cm <sup>3</sup> /8 CV	1580 cm <sup>3</sup> /5 CV	1580 cm <sup>3</sup> /5 CV	1199 cm <sup>3</sup> /7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	multimode à crabots/4 + 2 (élec.)	rob. double embrayage/7	rob. double embrayage/6	rob. double embrayage/6	rob. triple embrayage/6
Batterie/capacité brute (nette)	■ lithium-ion/1,3 kWh (NC)	lithium-ion/NC	■ lithium-ion/1,32 kWh (NC)	■ lithium-ion/1,32 kWh (NC)	■ lithium-ion/0,898 kWh (0,432 kWh)
(1) Puissance maxi : 94 ch à 4250 tr/mn (therm.) + 49 et 20 ch (élec.). (2) Puissance thermique + 19 ch (élec.). (3) Puissance maxi : 93 ch à 5700 tr/mn + 44 ch (élec.). (4) Puissance thermique + 29 ch (élec.). (5) Couple cumulé : 250 Nm. (6) Couple cumulé : 265 Nm.					
<b>Châssis</b>					
Diamètre de braquage	■ 11,4 m	■ 11,1 m	■ 11,2 m	■ 11,4 m	■ 11,3 m
Pneumatiques	225/45 R 19	245/45 R 19	225/45 R 18	215/55 R 18	215/60 R 17
<b>Dimensions/Poids</b>					
L/l/h/empattement	4,42/1,80/1,58/2,64 m	4,45/1,84/1,53/2,68 m	4,42/1,83/1,55/2,72 m	4,39/1,83/1,57/2,66 m	4,30/1,78/1,55/2,61 m
Poids/tractable freiné	1473/750 kg	1511/1500 kg	1457/1010 kg	1484/1010 kg	1317/1100 kg
<b>Performances</b>					
1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 32,8/10,8 s	■ 31,1/9,3 s	■ 32,8/10,8 s	■ 32,8/10,8 s	■ 31,1/9,4 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 10,4 s	■ 9,7 s	■ 11,6 s	■ 11,5 s	■ 8,7 s
Vitesse maxi	■ 160 km/h	■ 192 km/h	■ 174 km/h	■ 170 km/h	■ 198 km/h
Frein. à 50/90/130 km/h	■ 10/31/65 m	■ 10/31/63 m	■ 10/31/63 m	■ 10/32/64 m	■ 10/32/66 m
<b>Habitabilité/Coffre</b>					
Longueur aux jambes AR	■ 10 à 26 cm <sup>(7)</sup>	■ 31 cm	■ 31 cm	■ 27 cm	■ 27 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 140/134 cm	■ 146/144 cm	■ 149/143 cm	■ 148/146 cm	■ 141/138 cm
Volume de coffre	■ 480 à 610 dm <sup>3</sup> <sup>(7)</sup>	■ 427 dm <sup>3</sup>	■ 482 dm <sup>3</sup>	■ 495 dm <sup>3</sup>	■ 421 dm <sup>3</sup>
<b>Niveau sonore</b>					
Ralenti/90/130 km/h	■ 49/64,5/69 dB	■ 40,6/65,7/68,2 dB	■ 47,8/65,6/70,1 dB	■ 45,3/65,5/70 dB	■ 44,2/65,3/69,7 dB

(7) Selon la position de la banquette coulissante.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



**Kia Niro**

HEV 129 ch Premium

**Cupra Formentor**

V MHEV 150 ch

**Hyundai Kona**

HEV 129 ch N Line Executive

**LE BUDGET**

	<b>Renault Symbioz</b>	<b>Cupra Formentor</b>	<b>Kia Niro</b>	<b>Hyundai Kona</b>	<b>Peugeot 2008</b>
<b>Prix</b>	<b>37 900 €</b>	<b>43 675 €</b>	<b>37 390 €</b>	<b>40 500 €</b>	<b>34 400 €</b>
Malus écologique (CO <sub>2</sub> )	0 € (105 g/km)	310 à 898 € (130 à 139 g/km)	0 € (105 g/km)	0 € (107 g/km)	0 € (113 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(8)</sup>	41 350 €	51 860 €	38 060 €	41 050 €	36 100 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	7 ans ou 150 000 km	5 ans ou 150 000 km	2 ans, km illimité

(8) Options et malus compris.

**Équipements communs**

6 airbags, accès à bord et démarrage sans clé, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, détecteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence auto avec détection piétons et cyclistes, instrumentation de bord numérique, jantes en alliage, phares avant 100% LED, régulateur de vitesse adaptatif, rétrors électriques rabattables électriquement, système multimédia avec écran tactile/Android Auto et Apple CarPlay/système audio, vitres électriques...

**Options**

Accès/démarrage smartphone	non	non	non	série	non
Banquette AR coulissante	série	non	non	non	non
Caméra 360°	série	1440 € <sup>(9)</sup>	non	série	1000 € <sup>(9)</sup>
Chargeur à induction	série	série	série	série	série
Conduite auto niveau 2	série	1440 € <sup>(9)</sup>	série	série	1000 € <sup>(9)</sup>
Feux AV matriciels	non	1235 € <sup>(10)</sup>	non	non	non
GPS connecté	série	1440 € <sup>(9)</sup>	série	série	1000 € <sup>(9)</sup>
Hayon motorisé	série	série	série	série	non
Peinture métall. ou spéciale	750 €	760 à 2200 €	670 à 770 €	550 €	700 à 900 €
Roue de secours temporaire	200 €	150 €	non	non	non
Sellerie Alcantara/cuir	non	non/1990 € <sup>(9)</sup>	non	mixte cuir/Alcantara de série	1 400 € <sup>(11)</sup> /non
Sièges AV élec./chauffants	série/série	1990 € <sup>(9)</sup>	série/série	série/série	1 400 € <sup>(11)</sup> /non
Surveillance des angles morts	série	1440 € <sup>(9)</sup>	non	série	non
Système audio premium	1 000 €	590 €	500 €	série	non
Toit panoramique	1 500 € (occultant)	1 100 € (ouvrant)	non	800 € (ouvrant non pano)	1 000 € (ouvrant)

(9) Options groupées. (10) Option comprenant également la suspension pilotée. (11) Options groupées, comprenant également le siège conducteur à réglages électriques.

**Consommation/Autonomie**

Conso oyenne	5,9 l/100 km	7,1 l/100 km	5,7 l/100 km	5,7 l/100 km	5,8 l/100 km
Cobns ville/route/autor.	5,1/6,5 l/100 km	7,3/6,9/7,1 l/100 km	5,2/5,5/6,3 l/100 km	5,2/5,5/6,3 l/100 km	6/5,3/6,1 l/100 km
Autonomie/réservoir	813 km/48 l	704 km/50 l	736 km/42 l	736 km/42 l	758 km/44 l

**Note EuroNCAP**

4 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	4 étoiles	5 étoiles
Espagne	Espagne	Corée du Sud	Corée du Sud	Espagne

**CLASSEMENT**

	<b>1<sup>er</sup></b> Renault Symbioz	<b>2<sup>e</sup></b> Cupra Formentor	<b>3<sup>e</sup> ex æquo</b> Kia Niro	<b>3<sup>e</sup> ex æquo</b> Hyundai Kona	<b>5<sup>e</sup></b> Peugeot 2008
<b>Sur la route</b>	2 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	4 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>
<b>Vie à bord</b>	2 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>
<b>Budget</b>	2 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>

**LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL****RENAULT SYMBIOZ**

C'est donc le Symbioz qui remporte ce comparatif grâce à sa régularité, enchaînant trois fois la deuxième position sur les trois chapitres différents : il n'est mauvais nulle part ! Derrière lui, le Formentor surclasse ses concurrents sur la route et à bord, mais aussi en tarif, trop élevé, sans

parler des consommations nettement supérieures, ce qui lui fait rater la victoire finale. Les deux coréens suivent de près : ils sont fades à conduire mais bien placés en prix/équipement et les plus sobres du lot. Le 2008 ferme la marche car il est le moins accueillant et ne brille pas sur la route.



**Renault Symbioz**  
E-Tech 145 ch Iconic



**Peugeot 2008**

Hybrid 136 ch GT

# Retour



# en force

Étroitement dérivée du Q6 récemment découvert, la nouvelle A6 e-tron frappe fort avec une autonomie annoncée jusqu'à 750 km et une recharge de 10 à 80% en 21 mn. Voyager comme avec une voiture thermique dans d'excellentes conditions semble possible. Mais au prix fort!

---

Par Cyril Biotteau Photos Roman Raetzke et Tobias Sagmeister



Cela faisait trois ans qu'Audi ne nous avait pas présenté de vraie nouveauté (depuis le Q4), hors restylage ou série limitée. Mais depuis la rentrée, c'est une avalanche : Audi A5, Q6 e-tron et maintenant A6 e-tron ! Cette A6 électrique existe en berline, appelée "Sportback", ou en break Avant, comme à la bonne époque. Elle repose, à l'instar du Q6, sur la plateforme dite "PPE", également utilisée chez Porsche pour le nouveau Macan (électrique lui aussi), et a recours à une architecture électrique de 800 V pour assurer une recharge rapide – nous y reviendrons. Précisons que l'A6 "normale", avec un moteur essence ou diesel, lancée en 2018, continue d'être vendue en parallèle sans date de fin pour l'instant. Pour cette e-tron, Audi est particulièrement fier d'annoncer que sa berline atteint le Cx de 0,21, un excellent score, même si la Mercedes EQS fait mieux avec 0,20. Ce coefficient de pénétration monte à 0,24 pour le break Avant, ce qui explique la différence d'autonomie revendiquée : jusqu'à 750 km pour la berline et 713 km pour le break. Des chiffres remarquables, qui s'obtiennent avec la

version Performance, c'est-à-dire équipée de la batterie de 100 kWh bruts (94,9 kWh nets) et d'un moteur électrique de 367 ch délivrant sa puissance aux seules roues arrière.

**Ce qui fait de l'A6 e-tron la première berline (hors R8 donc) propulsion de la marque depuis... 1938 !**

Notre modèle d'essai est une Avant, cette carrosserie étant la plus vendue sur le segment, avec sur l'A6 e-tron un surcoût de 1 550 €, quelle que soit la motorisation. En s'installant à bord, ceux qui ont déjà vu le Q6 e-tron reconnaîtront la planche de bord identique avec, au centre, le grand écran tactile de 14,9 pouces, accompagné de l'écran numérique qui fait face au conducteur et, de série sur la finition S line, d'un écran de 10,9 pouces pour le passager qui peut y visionner toutes sortes de contenus, y compris des films en streaming. Cela nous fait donc déjà trois écrans et cela peut monter à 6 (!) si l'on choisit l'affichage tête haute (en option à 4 250 € : Audi n'a pas perdu ses bonnes habitudes...) et les rétroviseurs par caméra, qui ajoutent un petit écran de chaque côté sur les contre-portes. Ceux-ci sont également





**L'A6 E-TRON REPOSE SUR LA MÊME PLATEFORME  
QUE LE Q6 ET LE NOUVEAU PORSCHE MACAN.  
ELLE N'A DONC RIEN À VOIR AVEC L'A6 THERMIQUE,  
QUI POURSUIT SA VIE DE SON CÔTÉ ■■■**

- ➊ Le combiné d'instruments est évidemment numérique, d'une diagonale de 11,9 pouces.
- ➋ L'écran central tactile atteint 14,5 pouces : il est animé par l'OS Android Automotive (le même que la Mégane E-Tech), une référence en matière de réactivité et de fluidité.
- ➌ Les rétroviseurs par caméra sont en option. Celui du côté conducteur engendre un temps d'adaptation, le regard tombant au début systématiquement sur la caméra elle-même.
- ➍ L'écran en face du passager avant est de série à partir de la finition S line.



optionnels moyennant 1 750 € et abaissent le Cx de 0,007 point par rapport aux rétroviseurs normaux. Mais sans toutes ces options, le conducteur bénéficie finalement de "seulement" deux écrans puisque celui en face du passager ne le concerne pas. Celui du milieu, basé sur Android Automotive OS (comme ceux des Mégane) mais avec bien sûr une interface Audi, montre une bonne réactivité et les menus sont globalement assez logiques. L'ergonomie satisfait dans l'ensemble, à part pour le pavé tactile placé sur la contre-porte qui commande à la fois les feux, la condamnation centralisée, les rétroviseurs ou les mémoires de sièges électriques : beaucoup de boutons sur un petit espace, qui plus est juste devant les vitres électriques, il y a de quoi se tromper facilement ! Mais le plus gros reproche que nous formulons ne vient pas de là. Il concerne plutôt les matériaux employés, notamment en partie basse de la planche de bord, qui paraissent vraiment en dessous du niveau attendu. Il s'agit de plastiques durs et rayables dont le contact fait "cheap". Même ➔

les aérateurs, lorsque vous les changez d'orientation, semblent légers. À l'arrière, l'accueil se révèle très correct, même si les 4,93 m de long laissaient espérer un peu mieux quant à l'espace aux jambes, avec les genoux qui remontent un brin trop. Rien de rédhibitoire. Le coffre atteint 502 dm<sup>3</sup> : un score convenable mais inférieur à celui de la BMW i5 Touring et ses 570 dm<sup>3</sup>. Au moins les formes rectangulaires sont-elles faciles à utiliser, et un mini-coffre de 27 dm<sup>3</sup> vient compléter le tout à l'avant.

L'unique moteur électrique de notre A6 Avant e-tron se situe, lui, à l'arrière avec ses 367 ch et 565 Nm : des chiffres respectables, à relativiser avec les 2 260 kg annoncés de l'engin.

**Sans parler de sportivité, réservée à la version S6, cette A6 e-tron accélère assez fort.**

Elle promet 5,4 s au 0 à 100 km/h et offre une belle allonge même au-delà de 150 km/h, en bonne allemande qui se respecte. Bien sûr, aucun bruit moteur et une belle insonorisation assurent de voyager confortablement. Un confort qui se vérifie aussi par une filtration satisfaisante des irrégularités de la chaussée, même sur notre modèle d'essai doté de roues de 21 pouces optionnelles (1 250 €) mais également d'une suspension pilotée pneumatique tout autant en option (3 940 €). Dans cette configuration, l'A6 vire à plat, ne subit pas ou peu d'inertie, se montre précise du train avant, très stable à haute vitesse et n'hésite pas à enrouler en sortie de virage si vous avez le pied un peu lourd, sans danger grâce à l'ESP vigilant. Le tout, donc, en filtrant a priori très bien. Spécifions néanmoins que les routes de notre parcours d'essai étaient en excellent état et que nous avons dû nous contenter de quelques courtes portions bosselées pour juger du confort. À confirmer, par conséquent, lors d'un essai plus poussé, mais notre premier sentiment est celui d'un très bon compromis, malgré l'absence de roues arrière directrices, toujours appréciables pour l'agilité.

Soulignons la présence de palettes au volant qui permettent de régler la récupération d'énergie au lever de pied selon trois positions, en plus d'une position B qui correspond à la conduite à une pédale, avec décélération jusqu'à l'arrêt : il y en a pour tous les goûts. Le freinage, en tout cas, ne pose pas de problème de dosage, même en conduite rapide, ce qui est suffisamment rare sur



❶ Il y a de la place à l'arrière, mais les 4,93 m de long laissaient espérer un peu mieux. ❷ Le coffre n'est pas le plus grand du genre, mais ses formes très régulières sont faciles à utiliser. Il est complété par un petit compartiment de 27 dm<sup>3</sup> à l'avant. ❸ Le toit vitré panoramique est occultant mais peut aussi dessiner des "figures" comme ci-dessous. ❹ Ce pavé tactile dans la contre-porte, juste au-dessus de celui des vitres électriques, peut engendrer quelques "fausses manip'" en conduisant.



## AUDI A6 E-TRON AVANT

### Performance

367 ch / 100 kWh S line

## EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	367 ch
Couple maxi	565 Nm
Type	1 électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	9 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/cap. brute (nette)	lithium-ion (NMC)/100 (94,9) kWh

#### Châssis

Diamètre de braquage	12,3 m
Pneumatiques AV-AR	235/45-265/40 R 20

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,93/1,92/1,50/2,95 m
Poids/tractable freiné	2260/2100 kg

#### Performances

0 à 100 km/h	5,4 s
Vitesse maxi	210 km/h

#### Coffres

Volume AV/AR	27/502 dm <sup>3</sup>
--------------	------------------------

#### LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>85 560 €</b>
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	99 000 €
Garantie	2 ans, km illimité

(1) Bonus et options inclus.

#### Équipements de série

7 airbags, accès/dém. sans clé, cam. 360°, clim auto 3 zones, cond. auton. niv. 2, hayon élec., induction, jtes all. 20 pces, phares AV matriciels, rétro ext. auto jour/nuit/rob. élec., sièges AV élec./chauff., système multimédia écran tactile 14,9 pces central + tactile 10,9 pces passager/audio 10 HP/GPS connecté/Apple CarPlay et Android Auto/USB-C...

#### Options

Haut-parleurs dans appuie-tête (580 €), jtes alliage 21 pces (250 à 1250 €), pack MMI Experience Pro (tête hte + audio premium, etc. : 4 250 €), pack Tech Pro (susp. pilotée + assist. fermeture portes + volant à réglage élec. : 3 940 €), peint. métall. (1 250 €), rétros par cam. (1 750 €), sell. cuir (3 900 €), sièges AV ventilés (1 100 €), toit pano occultant (2 750 €).

#### Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation mixte	15 à 17 kWh/100 km
Autonomie WLTP	629 à 713 km
Chargeur AC/DC	11/270 kW
Tps charge 11/270 kW	10 h <sup>(2)</sup> /21 mn <sup>(3)</sup>

(2) 0 à 100%. (3) 10 à 80%.

#### Note EuroNCAP

En cours

#### Pays de fabrication

Allemagne

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Elle justifie son prix astronomique par une autonomie et une vitesse de recharge qui permettent de voyager comme avec une voiture thermique : enfin ! Le comportement dynamique n'est pas en reste, à condition de cocher les options. Mais la qualité de présentation a largement baissé.

**L'AUTONOMIE D'HOMOLOGATION CULMINE À 713 KM, CE QUI LAISSE ESPÉRER AU MOINS 500 KM EN MOYENNE DANS LA VRAIE VIE** ●●●



une électrique pour être signalé. Audi assure par ailleurs que vous récupérez 95 % de l'énergie, quelle que soit la position choisie. Ce qui nous amène à l'autonomie : elle culmine donc à 713 km homologués WLTP sur l'A6 Avant e-tron, ce qui laisse espérer au moins 500 km en moyenne dans la vraie vie et pas beaucoup moins sur autoroute grâce au très bon Cx. Voilà qui augure sans trop d'optimisme des étapes de 350 km au bout desquelles vous pourrez recharger en 21 mn, selon Audi, pour repasser de 10 à 80 %. Tout cela reste à confirmer par nos mesures, mais si c'est le cas, cela implique un arrêt de 21 mn toutes les trois heures. Le voyage ressemble alors de plus en plus à celui effectué avec une voiture thermique. Mais à quel prix ! Pour avoir la grosse batterie de notre modèle d'essai, il faut débourser au bas

mot 77 170 € pour la berline en finition Design. S'ajoutent ensuite toutes les options, un grand classique chez Audi, qui font monter notre modèle d'essai de 85 560 à 99 000 € ! La BMW i5 Touring démarre pour sa part à 77 750 €, mais avec une batterie considérablement moins importante (81,2 kWh net) qui ne lui autorise qu'une autonomie de 489 km, avec un chargeur de 205 kW "seulement". Citons également la Mercedes EQE dans sa version 350+ annoncée à 565 km mais qui ne recharge qu'à 173 kW (32 mn indiquées pour passer de 10 à 80 %), affichée à partir de 82 350 € et... qui n'existe pas en break. Parmi ces trois modèles, c'est donc l'Audi qui va le plus loin et recharge le plus vite, sans être la plus coûteuse. De là à dire qu'elle n'est pas chère, n'exagérons pas ! ■

# ÉMOTION, ES-TU LÀ ?

Volkswagen tente de donner un peu de relief à son sage SUV électrique ID.4. C'est le rôle assigné au GTX, qui se pique de sportivité mais se prive de bonus.

Par Camille Pinet Photos Nicolas Soler

## L'avis de Camille Pinet



Trop lisse, trop  
fade : le badge  
GTX ne  
fait pas oublier  
les GTI...



### GTI OU GTX ?

Oui, grâce à ses 54 ch supplémentaires, le GTX gagne 0,9 s au 0 à 100 km/h et une pleine seconde à l'exercice du 90 à 130 km/h par rapport à l'ID.4 Pro. Mais au volant, il reste un SUV familial : le surcroît de punch ne révolutionne pas l'agrément de conduite. D'autant que les performances de la version deux roues motrices apparaissent déjà très suffisantes.



### ÉTONNANTE SOBRIÉTÉ

Même si sa consommation augmente par rapport à la version deux roues motrices, l'ID.4 GTX demeure un bon élève. Il brille ainsi dans nos mesures d'autonomie : plus de 400 km en moyenne, c'est rare pour un SUV électrique, encore plus avec un tel niveau de performances. Reste qu'il faut sacrifier 50 km d'autonomie en comparaison avec l'ID.4 Pro...



## VOLKSWAGEN ID.4 GTX 340 ch/82 kWh EN CHIFFRES

### NOS MESURES

Depuis soixante-dix ans, nos techniciens vérifient, à l'aide d'appareils d'une grande précision, comportement routier, performances, freinage et consommation de chaque voiture sur l'autodrome de Linas-Montlhéry.

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	340 ch
Couple maxi	NC
Type	2 élec. asynchrone (AV) et synchrone (AR)
Puissance fiscale	5 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/cap. brute (nette)	NMC/82 (77) kWh

#### Châssis

Diamètre de braquage	11,6 m
Pneumatiques AV-AR	235/50-255/45 R 20

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,59/1,86/1,62/2,77 m
Poids/tractable freiné	2294/1200 kg

#### Performances

1000 m d.a./0 à 100 km/h	26,5/5,8 s
90 à 130 km/h en Drive	4,4 s
Vitesse maxi	182 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/65 m

#### Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	32 cm
Largeur aux coudes AV/AR	151/148 cm
Volume de coffre (AV)	565 (80) dm <sup>3</sup>

#### Niveau sonore

À 90/130 km/h	63,7/68,6 dB
---------------	--------------

#### LE BUDGET

Prix	54 990 €
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	59 530 €
Garantie	2 ans, km illimité

(1) Bonus et options inclus.

#### Équipements de série

6 airbags, cam. 360°, cond. semi-auton. niv. 2, jtes oil, 20 pces, phares Matrix, multim. tactile/GPS avec planif. trajet/USB/Android et Apple, sièges sport élec...

#### Options

Peinture métall. (700 €), pompe à chaleur (1 170 €), susp. pilotée (1 350 €), toit pano (1 320 €)...

#### Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	19 kWh/100 km
Autonomie moyenne	410 km
Auton. ville/route/autoroute	435/450/345 km
Chargeurs AC/DC	11/175 kW
Tps charge prise dom./7,4/11/175 kW	58 h/11 h 30/7 h 30/28 mn <sup>(2)</sup>

(2) 175 kW : 10 à 80%, donnée constructeur.

#### Note EuroNCAP

5 étoiles

#### Pays de fabrication

Allemagne

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Excellent copie mais le supplément de prix et les 50 km d'autonomie perdus par rapport à l'ID.4 Pro deux roues motrices limitent son intérêt.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



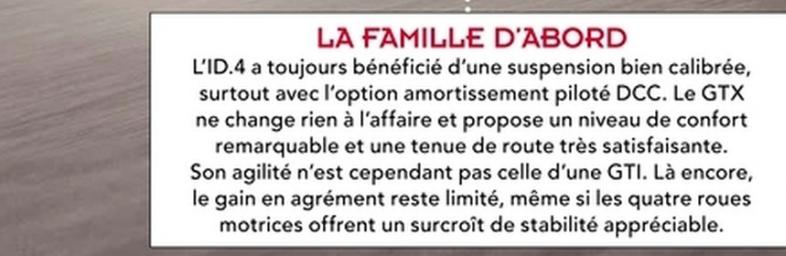
### IL VOIT ROUGE

Les ID adoptent un style extérieur et intérieur minimaliste très peu automobile. En recourant à des matériaux moussés, à des surpiqures rouges et à une sellerie Alcantara, le GTX tente de retrouver le langage de l'émotion, mais l'ambiance reste austère. Depuis le restylage, soulignons cependant les gros progrès de l'installation multimédia. L'habitabilité demeure excellente.



### LA FAMILLE D'ABORD

L'ID.4 a toujours bénéficié d'une suspension bien calibrée, surtout avec l'option amortissement piloté DCC. Le GTX ne change rien à l'affaire et propose un niveau de confort remarquable et une tenue de route très satisfaisante. Son agilité n'est cependant pas celle d'une GTI. Là encore, le gain en agrément reste limité, même si les quatre roues motrices offrent un surcroît de stabilité appréciable.



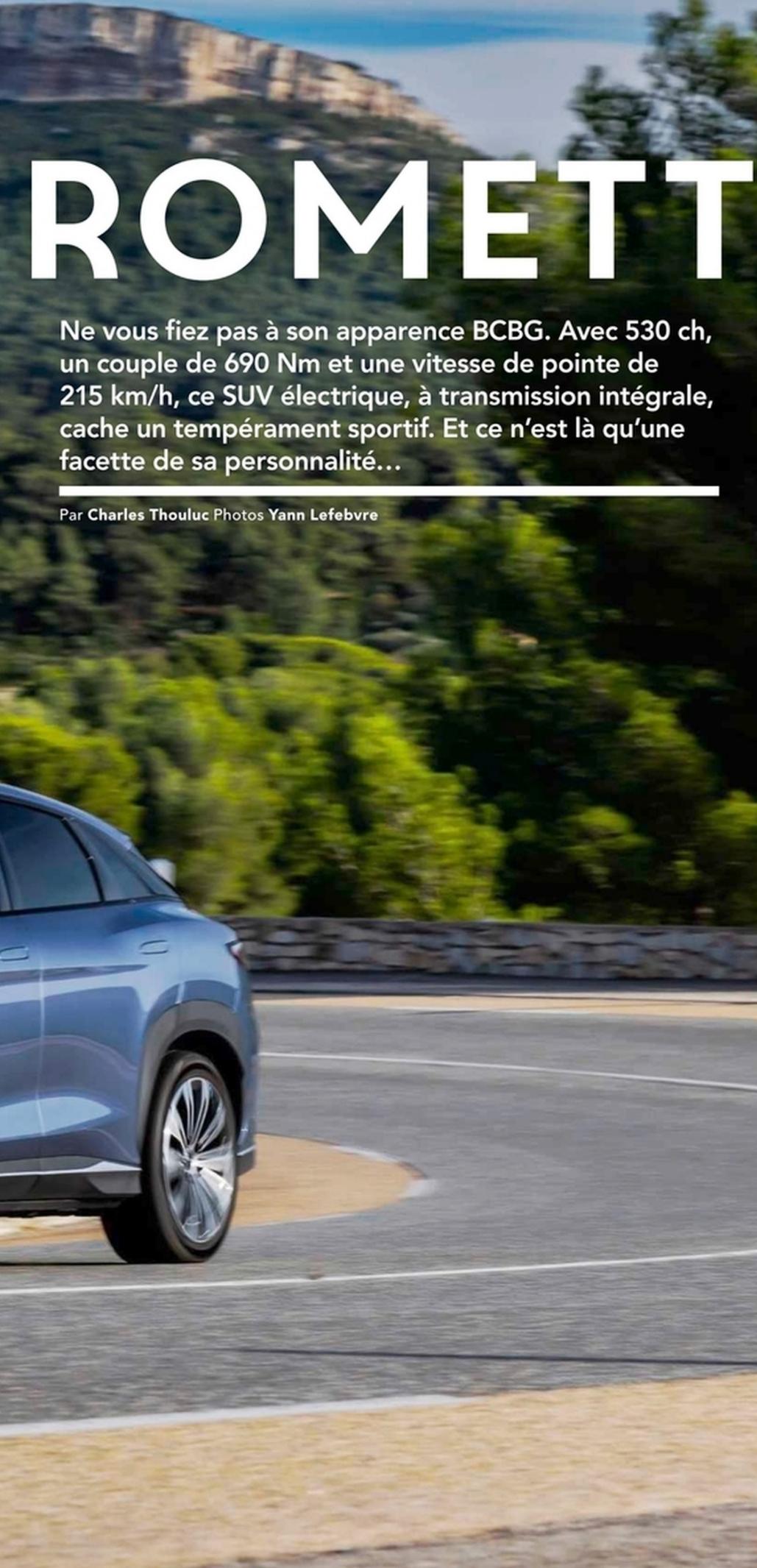
# INCONNUP



# ROMETTEUR

Ne vous fiez pas à son apparence BCBG. Avec 530 ch, un couple de 690 Nm et une vitesse de pointe de 215 km/h, ce SUV électrique, à transmission intégrale, cache un tempérament sportif. Et ce n'est là qu'une facette de sa personnalité...

Par Charles Thouluc Photos Yann Lefebvre



**S**i la marque chinoise BYD ("Build Your Dream", soit "construis ton rêve" : tout un programme !), encore méconnue du grand public, commence à faire parler d'elle avec ses premiers modèles, le Sealion 7 est, lui, encore totalement inconnu. Et pour cause, ce SUV coupé 100 % électrique, septième véhicule de la marque proposé en France par le constructeur chinois, effectue ses premiers tours de roues dans l'Hexagone. Pour faire sa connaissance, nous avons reporté l'essai de la version d'entrée de gamme, propulsion, de 230 kW (312 ch), et visé le haut du panier : le 390 kW, soit 530 ch ! Une puissance électrique obtenue grâce à un ensemble asynchrone positionné à l'avant du véhicule et à un moteur synchrone à aimants permanents à l'arrière et dont la vitesse de rotation peut atteindre 23 000 tr/mn (pratiquement 400 tr/s !). La puissance est ainsi répartie sur les quatre roues, d'où l'appellation "AWD".

#### Avec autant de "watts", les performances sont au rendez-vous.

BYD annonce un 0 à 100 km/h en 4,5 s. Nous n'avons bien sûr pas pu le vérifier lors de ce rapide premier contact, mais une chose est certaine, les sensations sont bien là ! Elles impressionnent pour un véhicule de 4,83 m de long et presque 2,5 tonnes (2 435 kg selon BYD, sans doute plus en réalité). Des mensurations de camionnette qui ne rendent pas les manœuvres faciles en ville, notamment à cause du diamètre de braquage décevant. Mais ne ➤

vous y trompez pas, à la conduite, ce grand SUV s'apparente plus à une sportive qu'à un utilitaire. La bonne tenue de route met immédiatement en confiance. Le châssis se montre prévenant dans ses réactions et même joueur dans les virages lorsque le conducteur pousse la voiture dans ses retranchements.

Un style de conduite qui ne semble pas trop nuire à l'autonomie sur longue distance. Grâce à la grosse batterie de 91,3 kWh de capacité (brute), le constructeur annonce jusqu'à 502 km entre deux recharges en mode Éco, le plus raisonnable des quatre disponibles (Éco, Confort, Sport et Neige). Sa technologie, dénommée "Blade" par BYD, n'occupe que peu de place puisque les cellules sont directement intégrées dans la structure même de la voiture. De plus, elle n'utilise ni cobalt ni nickel pour limiter l'impact sur l'environnement lors de sa conception. Il s'agit d'une batterie lithium-fer-phosphate (LFP), dont la recharge sur une borne rapide de 230 kW (puissance maximale considérable acceptée par la voiture) ne prend que 18 mn pour passer de 30 à 80 % de la pile ou 24 mn de 10 à 80 %. Au départ de notre essai, dans le Sud de la France, à

Marseille précisément, la batterie indiquait 83 % de charge. En simulant dans le GPS un retour vers la capitale par l'autoroute, l'ordinateur de bord suggérait alors deux arrêts de ravitaillement de 24 mn chacun. Le premier à 348 km et le second à 682 km de notre point de départ : correct ! En cas d'immobilisation plus longue du véhicule à votre domicile, le Sealion 7 peut également se recharger sur une simple prise domestique, mais forcément, c'est plus long : comptez 15 heures de 0 à 100 %. Et un peu moins de 10 heures sur une wallbox (11 kW). Pendant l'utilisation de la voiture, les câbles se stockent sous le plancher du vaste coffre (520 dm<sup>3</sup>) ou sous le capot avant, pour un accès plus rapide, dans l'espace de rangement de 58 dm<sup>3</sup> – l'équivalent d'un sac de sport de taille moyenne par exemple.

Performances

Autonomie (annoncée)  
Insonorisation

MOINS

Dimensions  
Diamètre de braquage  
Image de marque

**À bord, c'est le grand luxe ! Les matériaux employés laissent une excellente impression.**

Et pour cause : la sellerie est en cuir de série et le bas du tableau de bord, en Alcantara (de série aussi). Et contrairement aux idées reçues sur les voitures chinoises, la présentation n'est



Performant, le Sealion 7 dispose d'une batterie de 91,3 kWh de capacité brute. BYD annonce 502 km maximum d'autonomie.



### L'avis de Charles Thouluc



La conduite d'un SUV électrique ne m'enthousiasme guère, mais celle du Sealion 7 ne m'a pas laissé indifférent.



Silencieux, prévenant dans ses réactions et efficace grâce à ses quatre roues motrices, le Sealion 7 se montre aussi plaisant que rassurant à la conduite.

# BYD SEALION 7 AWD

## 530 ch/91,3 kWh Excellence

# EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### Moteur/Transmission

Puissance maxi	530 ch
Couple maxi	690 Nm
Type	2 élec., asynchrone (AV) et synchrone (AR) à aimants permanents
Puissance fiscale	11 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/cap. brute (nette)	LFP/91,3 (NC) kWh

#### Châssis

Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques	245/45 R 20

#### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,83/1,92/1,62/2,93 m
Poids/tractable freiné	2435/1500 kg

#### Performances

0 à 100 km/h	4,5 s
Vitesse maxi	215 km/h

#### Coffre

Volume AV/AR	58/520 dm <sup>3</sup>
--------------	------------------------

#### LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>56 490 €</b>
Bonus écologique (CO <sub>2</sub> )	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé <sup>(1)</sup>	57 590 €
Garantie	6 ans (ou 100000 km) <sup>(2)</sup>

(1) Bonus et options inclus. (2) Batterie et moteur élec. : 8 ans.

#### Équipements de série

11 airbags, accès/dém. sans clé, aff. tête haute, AFIL act., aide park. AR, banq. AR chauff., Bluetooth, cam. recul 360°, clim auto bizona, cond. semi-auton. niv. 2, frein. auto urg., hayon élec., induction, jtes alu 20 pces, LED auto, peint. métall., pompe à chaleur, rég./lim. vitesse adapt., sièges cuir (AV élec./ventilés/chauff.), surveill. d'angles morts, syst. multimédia écran tactile rotatif 15,6 pces/GPS connecté/Android Auto et Apple CarPlay/4G/wifi/hi-fi/4 USB-C, toit pano...

#### Options

Carrosserie blanche, gris clair ou noire ou choix (1100 €), int. noir ou beige clair ou choix (gratuit).

#### Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation mixte	21,9 kWh/100 km
Autonomie WLTP	502 km
Chargeur AC/DC	11/230 kW
Temps de recharge sur borne 230 kW	18 <sup>(3)</sup> /24 mn <sup>(4)</sup>
	(3) 30 à 80%. (4) 10 à 80%.

#### Note EuroNCAP

En cours

#### Pays de fabrication

Chine

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**Sa puissante batterie à la technologie révolutionnaire permet d'espacer et de raccourcir les temps de recharge, et le rapport prix/équipement est attractif dans sa catégorie.**

**Restent le manque d'image de marque et les interrogations sur le service après-vente.**



① Certains menus s'accompagnent d'une animation visuelle sur le grand écran de 15,6 pouces. ② Un puissant chargeur à induction (50 W) permet la recharge rapide d'un smartphone. ③ L'espace est généreux... sauf au centre! ④ Au coffre volumineux (502 dm<sup>3</sup>) s'ajoute un bac de 58 dm<sup>3</sup> à l'avant du véhicule.





CLÉMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités  
et nos essais sur  
**autojournal.fr**

# Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

## Taxer les PHEV, un non-sens ?

Je souhaite acquérir une hybride rechargeable (PHEV). Page 32 du n° 1163, vous notez que le Gouvernement ne s'est toujours pas prononcé sur une éventuelle taxation sur les PHEV. Pensez-vous que les hybrides rechargeables seront encore exemptes de taxes en 2025 ? J.-J. D.

Un grand flou demeure à l'heure où nous bouclons ce numéro en ce qui concerne le vote d'un éventuel budget, et les détails du volet consacré à la "mobilité verte".

Nous savons déjà qu'avec le durcissement de la norme, le taux de rejets CO<sub>2</sub> va mécaniquement évoluer, sans que celui-ci atteigne la limite d'imposition du malus écologique pour les particuliers. En revanche, les PHEV seront soumis au malus au poids (avec un abattement de 200 kg).



FLORIAN GROUT

## Pourquoi pas un totalisateur de kWh ?

En plus du compteur kilométrique, les véhicules hybrides rechargeables et électriques ont-ils un compteur en kWh ? Ce serait intéressant pour un achat en occasion, non ? C. D.

À ma connaissance, aucun combiné ne comptabilise la totalité des kWh utilisés par une batterie. Ce qui ne veut pas dire que cette info n'existe pas. Grâce au SoH (état de santé de la batterie), il est possible de savoir, si ce n'est la quantité de kWh en entrée et sortie de batterie, la capacité nette de la batterie encore utilisable. Le SoH est exprimé en pourcentage et correspond à la capacité actuelle divisée par la capacité initiale.

Pour connaître le SoH, deux solutions : par le biais du constructeur, qui peut fournir sur demande un certificat de santé ; ou en branchant un boîtier spécifique, fourni par une entreprise spécialisée, sur sa prise OBD. Il est également possible de calculer grossièrement le nombre de kWh utilisés en fonction de sa consommation moyenne et du kilométrage total.



NICOLAS SOLER

## Le Grand Scénic 4 dans l'Auto-Journal

Je n'arrive pas à retrouver le numéro qui traite du Grand Scénic 4, en essai ou dans vos fiches occasion. Je suis particulièrement intéressé par le moteur diesel 1.7 Blue dCi. Pourriez-vous me guider ? P. L.-B.



Renault Grand Scénic 4

Notre dernière fiche occasion qui traite du monospace Renault a été publiée dans le n° 1046. Elle ne concerne que le Scénic "court". Même constat en ce qui concerne l'essai de la motorisation 1.7 dCi 120, publié dans le n° 1029 mais avec la carrosserie standard.

# POUR NOËL OFFREZ (VOUS) TOUTE L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE



Votre abonnement à  
**95€**  
SEULEMENT  
soit **-43%**

VERSION NUMÉRIQUE  
inclus dans votre abonnement,  
à consulter sur [kiosquemag.com](http://kiosquemag.com)



PLUS RAPIDE,  
rendez vous sur :  
[bit.ly/aj-1173](http://bit.ly/aj-1173)

ou flashez le Qr code  
pour voir l'offre.



**KIOSQUE**  
mag.com

Visuels non contractuels

## BULLETIN D'ABONNEMENT

# M042 # D1641786

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

#### FORMULE ANNUELLE

**-43%**

25 n° dont 1 Spécial Salon + 5 guides + les versions numériques offertes pour seulement 95€ au lieu de 168,22€\*. Mon abonnement se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part<sup>(1)</sup>.

(1)

#### FORMULE MENSUELLE

**-50%**

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an + 5 guides/an + les versions numériques offertes pour seulement 7€ pendant 6 mois puis 8€/mois au lieu de 14,02€\*. Résiliable sans frais à tout moment<sup>(2)</sup>.

(2)

### 2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Date et signature  
obligatoires

Le:

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](http://Kiosquemag.com) : [bit.ly/aj-1173](http://bit.ly/aj-1173) la boutique officielle de L'Auto-Journal

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

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

Mme  M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

/  /

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :  Ville :

Email:

Téléphone:

(Utilisez pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur [Kiosquemag.com](http://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 (168,09€) et des frais de port (22,09€).  
(1) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier électronique. L'abonnement annuel peut automatiquement renouveler à date d'abonnement initial. 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 d'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](http://kiosquemag.com) et contacter le service client par mail sur [serviceabonnement@kiosquemag.fr](mailto:serviceabonnement@kiosquemag.fr) ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2024. 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 courriel électronique. Vous bénéficierez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement des données personnelles, d'opposition et de portabilité. Vous pouvez exercer ces droits à l'adresse suivante: Kiosquemag, 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux, ou par e-mail à [editeur@worldmedia.com](mailto:editeur@worldmedia.com). Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - [www.cnil.fr](http://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](http://www.kiosquemag.com).





LA F  
EN HÉR



# FIERTÉ HISTORIQUE

Découvrir le patrimoine de Skoda sur ses terres natales, c'est expérimenter la communion entre un peuple et son principal constructeur automobile, premier employeur privé de la République tchèque et source de fierté nationale depuis ses origines au début du xx<sup>e</sup> siècle.

Par Camille Pinet Photos Florian Groult et DR (photographe Skoda)



**A**

u volant d'une Octavia Combi, petit break de 1964 de la taille d'une Renault 8 contemporaine, je m'arrête à un croisement désert pour satisfaire aux besoins du photographe. De nulle part émerge un jeune agriculteur. Il engage une longue conversation avec le représentant du musée Skoda qui nous accompagne et dégaine son appareil d'un autre âge pour mitrailler la petite voiture rouge de photos. Partout sur notre chemin, des pouces se lèvent, de grands sourires éclatent, des passants se retournent. Ce petit modèle, ni rare ni sophistiqué, n'a pourtant rien d'extraordinaire : on peut même avancer qu'avec son architecture de propulsion à pont rigide, son 4 cylindres culbuté de 47 ch et sa tenue de route relativement hasardeuse, l'engin était déjà franchement dépassé par rapport à la production occidentale contemporaine, malgré une indéniable facilité de prise en main. Qu'importe, il symbolise aux yeux de tous les Tchèques que nous avons croisé la capacité du constructeur national à survivre aux multiples soubresauts qu'a connus le pays au XX<sup>e</sup> siècle. Une forme de patriotisme économique et historique qui remonte à loin, puisque c'est en 1968, l'année même où les chars soviétiques ont écrasé le printemps de Prague, que Skoda a



Ce petit break de 4,06 m de long appartient à la famille de modèles Octavia produite de 1959 à 1971 à plus de 300 000 exemplaires.





Le saviez-vous ? La très raisonnable Favorit s'est transformée en bête de circuit de 167 ch pour remporter une victoire de classe aux 1000 km du Nürburgring en 1992.

commencé à constituer son patrimoine de véhicules anciens. Malgré la mainmise du Parti communiste, un budget a été alloué et des annonces ont été diffusées dans les journaux pour récupérer au fond des granges les modèles les plus emblématiques de son passé.

### TROIS À QUATRE MODÈLES RESTAURÉS PAR AN

Cette politique d'achat se perpétue jusqu'à aujourd'hui, comme en témoigne Michal Velebný, responsable de la flotte du musée et de l'atelier de restauration : "Nous venons de mettre la main sur un modèle rarissime, un coupé Popular de course à carrosserie en aluminium de 1934, l'un des cinq produits à l'époque." Alors que sa restauration débute dans l'atelier situé tout près de l'usine de Mladá Boleslav, se termine à ses côtés celle d'un Kamyonet (sic), un pick-up turc construit dans les années 70 sur une base d'utilitaire Škoda 1203. "Nous sommes capables de tout faire, hormis la peinture et la sellerie, poursuit Michal Velebný. Nous rénovons trois à quatre véhicules par an."

L'atelier restaure indifféremment les modèles d'avant-guerre, lorsque la marque pouvait encore entreprendre librement, sans mainmise de l'État, et ceux de la période communiste, entre 1948 et 1989 : tous les modèles ont droit aux mêmes égards, de la petite Popular qui s'est illustrée au Monte-Carlo par une deuxième place dans sa classe en 1936 à la Superb, limousine d'apparat de la fin des années 30, en passant par les rares modèles de course que Škoda s'est accordés après-guerre. De quoi grossir une collection qui dépasse désormais les 400 exemplaires, bien plus que ce que peut accueillir le petit musée de Mladá Boleslav, pourtant le deuxième le plus visité du pays. Le chiffre témoigne de la richesse de l'histoire du constructeur, dont les origines automobiles remontent à 1901, date ➤

## La collection du musée dépasse les 400 exemplaires.

### À bord de la Superb de 1938



À l'arrière de la Superb, le roi n'est pas mon cousin...

Avant d'être nationalisé durant l'ère communiste, Škoda a entretenu une gamme de véhicules relativement populaires mais aussi très luxueux comme la Superb, vrai modèle d'apparat utilisé par les plus hauts personnalités de l'État. Conduire aujourd'hui cette limousine de 5,20 m et presque 2 tonnes requiert une expertise certaine en raison de sa transmission à deux points morts et sans synchronisation. Elle exige

une poigne de fer et une gymnastique parfaite du mollet et de la main droite. Ce véritable camion, un peu sous-motorisé avec son 6 cylindres 3 litres de 85 ch, s'apprécie cependant beaucoup mieux à l'arrière : on y retrouve des sensations totalement disparues, proches de celles d'un attelage hippomobile. Certes, le paysage défile lentement et la suspension arrière ne dissimule rien du profil de la route, mais l'immense espace disponible, les boiseries finement travaillées, les rembourrages généreux de la banquette et la position d'assise très droite donnent immédiatement cette sensation d'être un grand de ce monde. Charles, vous voudrez bien rentrer la voiture au garage...



Inspiration très américaine pour le dessin de la Superb.



La dernière trouvaille des équipes du musée Skoda : un coupé Popular de 1934 à carrosserie aluminium, qui entame sa restauration



Celle qui aurait dû être une Mercedes à la tchèque, la 720, est restée un prototype sans lendemain, dont le style est en partie signé Giugiaro.



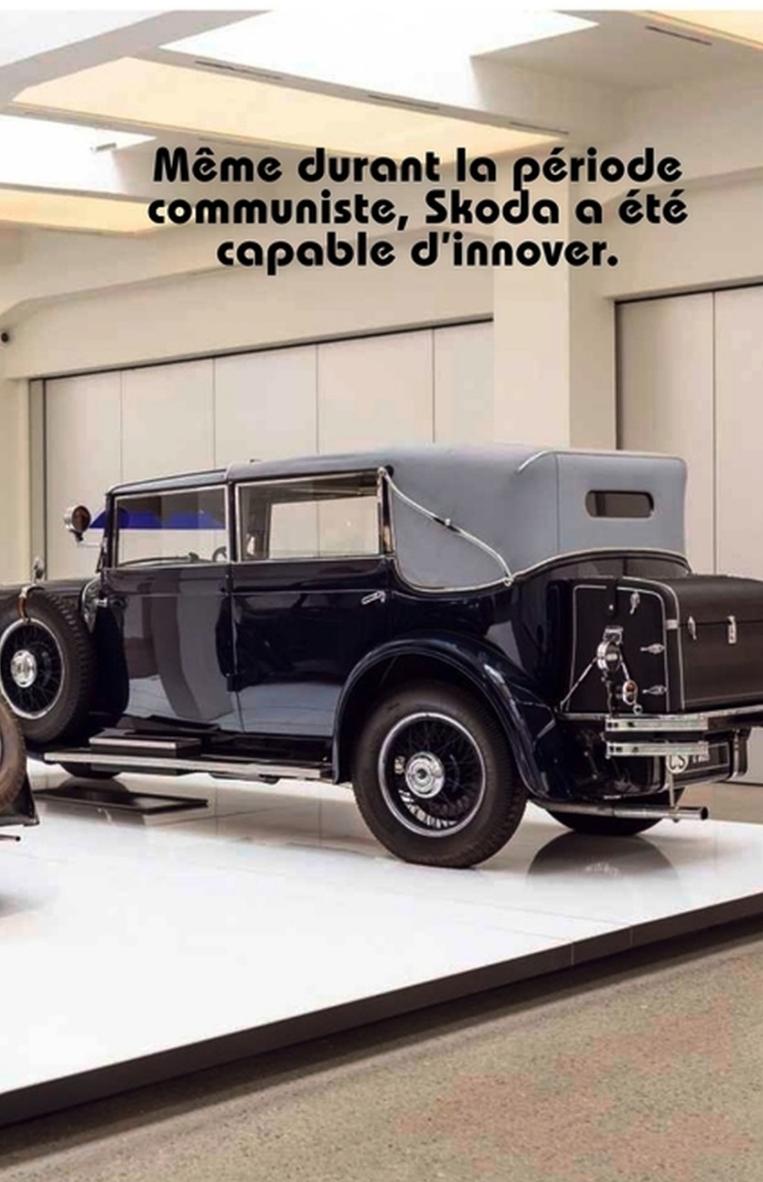
Au côté d'une majestueuse 860 8 cylindres de 1932, la bien nommée Popular Type 937 de 1939.



Ce prototype 988 préliminaire du projet 1000 MB surprend avec son nez très court, qui incarne son architecture à moteur arrière.



Pimpant et facile à conduire, le coupé Skoda Rapid est aujourd'hui le plus recherché des modèles de série de la période communiste de Skoda.



**Même durant la période communiste, Skoda a été capable d'innover.**

du lancement de la première Laurin & Klement. C'est l'absorption de cette marque en 1925 qui a permis à Skoda, jusque-là motoriste, de devenir un constructeur automobile.

#### **DES "VOITURES DE L'EST" RÉHABILITÉES**

L'institution organise de nombreuses expositions pour faire tourner ses collections. En 2024 est mise à l'honneur la 1000 MB à l'occasion de ses 60 ans. Cette jolie petite berline dotée d'une architecture tout à l'arrière a inspiré toutes les berlines Skoda jusqu'à la Favorit de 1988. On découvre d'ailleurs ses prototypes, dont certains à l'apparence de monospace évoquent le projet Renault 600. Une ressemblance qui n'est pas tout à fait un hasard, des exemplaires de Dauphine ayant été longuement étudiés par Skoda lors de la conception de la 1000... produite avec des machines fournies par la Régie. Sa caractéristique la plus remarquable était cependant son moteur, l'un des tout premiers totalement en aluminium fabriqués en très grande série.

Même durant l'ère soviétique, Skoda a été capable d'innover. Là encore, nos guides nous expliquent ces prouesses avec le sourire, qui se rembrunit devant la 720, un prototype de berline moyenne 1500 développé pendant les années 70 : le lancement de celle qui aurait pu être une "Mercedes tchèque" n'a pas été autorisé par le parti. Mais l'humeur se détend face aux alignements de concept cars et modèles de série produits après le rachat par Volkswagen en 1991 : désormais, un exemplaire de chaque nouveauté rejoint systématiquement les collections du musée. Ils incarnent la renaissance d'une marque enfin débarrassée des tourments de l'Histoire. ■



La Skoda 1000 MB évoque évidemment pour les Français la Renault 8, dont elle partage l'architecture.



# UNE FINALE À SENS

C'est à l'issue d'un Rallye du Japon au déroulement rocambolesque que le Poulidor du WRC Thierry Neuville chez les pilotes, et Toyota chez les constructeurs, ont été sacrés champions du monde.

Par Alain Pernot

**C**e Rallye du Japon 2024 restera assurément gravé dans les annales du championnat du monde des rallyes. Avant cette finale, la situation se présentait pour le mieux pour le clan Hyundai. Thierry Neuville disposait d'une très confortable avance de 25 points sur son équipier Ott Tänak, alors que le constructeur coréen comptait 15 unités d'avance sur Toyota, qui évoluait sur son terrain (les super-spéciales avaient lieu dans le Toyota Stadium !). D'entrée de jeu, un coup de théâtre se chargeait de relancer le suspense au niveau du titre des pilotes. Tandis

qu'il lui suffisait de marquer juste quelques points, Thierry Neuville a vu ses chances extrêmement compromises à compter du premier jour du rallye. Une panne mécanique a en effet affecté le fonctionnement de son moteur dès la quatrième spéciale et l'a fait plonger au classement général pendant que son équipier – et seul autre postulant encore en lice pour le titre – pointait en tête ! Pas de chance, l'assistance de la mi-journée ne permettait pas de procéder à une réparation et condamnait Neuville à continuer avec ce problème tout le reste de la journée. À croire que le pilote belge fait l'objet d'une malédiction ! Cinq fois déjà, Thierry Neuville a dû se contenter de la

deuxième place au championnat du monde : en 2013 avec Ford, et de 2016 à 2019 avec Hyundai, une équipe à laquelle il est fidèle depuis dix ans. Le titre allait-il une nouvelle fois lui échapper alors qu'il a constamment été en tête du championnat depuis le premier rallye de la saison – le Monte-Carlo –, qu'il avait remporté avec brio ?

## À ce stade de la course, c'est bien le scénario catastrophe qui se dessinait.

D'autant plus que, dans le même temps, Ott Tänak se portait en tête de l'épreuve. Le vendredi soir, Tänak était un solide leader et Neuville lointain quinzième... Le samedi, le pilote belge remontait à la septième place au général à plus de 7 mn d'un Tänak toujours en tête et virtuel champion. À l'abord de la dernière journée, la messe semblait dite. Mais un nouveau coup de théâtre surgissait dès la première spéciale du dimanche.



# ATION!

Alors qu'il avait une confortable avance de 38 s, Ott Tänak est sorti de la route, sans pouvoir revenir dessus. Cet abandon de l'Estonien signifiait le sacre immédiat d'un Thierry Neuville terriblement soulagé. Il aura décidément dû faire preuve de patience! Tant dans sa carrière que cette saison où tout se présentait pour le mieux puisque le double champion du monde Kalle Rovanperä avait choisi de ne pas disputer tous les rallyes, à l'instar de Sébastien Ogier. *“Ce titre est un retour pour tout le travail et les efforts produits jusque-là durant ma carrière, commentait Neuville après coup avec son copilote Martijn Wydaeghe. Il y a eu beaucoup de hauts et de bas, mais aussi beaucoup de victoires et de très nombreux podiums.*

*Nous avions été proches du titre plusieurs fois, mais cette année, nous l'avons eu!”*

Si le titre des pilotes était déjà joué, tout demeurait à faire sur le front des constructeurs. Pour le plus



En remportant la dernière spéciale de la saison, Sébastien Ogier a offert le titre des constructeurs à Toyota.

grand plaisir de Toyota, Elfyn Evans et Sébastien Ogier se retrouvaient aux deux premières places du rallye. C'est simple : avant la dernière spéciale, la Power Stage qui attribue des points, les deux constructeurs étaient parfaitement ex æquo. Comme si les 12 rallyes précédents et les 20 premières spéciales de ce Rallye du Japon n'avaient servi à rien! Tout allait donc se jouer sur une distance de 13,98 km contournant le lac Mikawako... Sur cet ultime effort, Thierry Neuville établissait un excellent chrono de 8 mn 40,4 s qui resterait longtemps la référence à battre. Jusqu'au passage

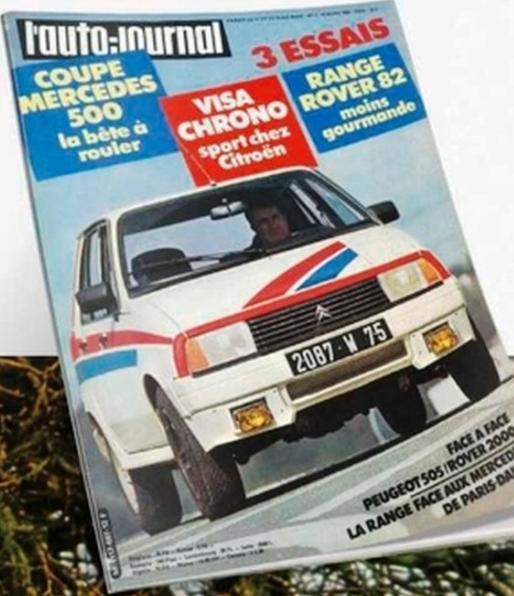
de Sébastien Ogier. Désireux de se rattraper après plusieurs rallyes difficiles, le Français claquait un chrono de 8 mn 38,5 s qui suffisait à offrir le titre à Toyota pour seulement 3 points! Une issue assez logique au regard de l'ensemble de la saison puisque le constructeur japonais a remporté 8 des 13 rallyes de l'année (4 pour Rovanperä, 3 pour Ogier et 1 pour Evans). Présent sur place pour soutenir son équipe, Akio Toyoda a laissé exprimer sa joie de manière très volubile. Tout comme en championnat du monde d'Endurance, Toyota a su sauver sa saison lors de la dernière épreuve! ■

À 36 ans, Thierry Neuville (à droite) est enfin sacré champion du monde!



“Il y a eu beaucoup de hauts et de bas. Nous avions été proches du titre plusieurs fois, mais cette année, nous l'avons eu!”

Thierry Neuville



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



**EN MESURES**

L/I/h :	4,47 / 1,78 / 1,80 m
Poids :	1933 kg
Puissance :	126 ch à 4000 tr/mn
1000 m d.a. :	37,7 s
Vitesse maxi :	153,9 km/h
Consommation à 90 km/h :	11,9 l/100 km

C'est avec un flegme tout britannique que le Range Rover poursuit sa route...  
même lorsqu'il n'y en a plus, en 2 portes ou, comme ici, en 4 portes.

# LE RANGE ROVER 4 PORTES À L'ESSAI

En 1970, un engin familial, doté de belles qualités routières, de surcroît autant à sa place dans les pires bourbiers que devant les palaces les plus huppés, faisait son apparition. C'était le Range Rover, un 4x4 offrant une polyvalence jamais vue ! Une polyvalence qui allait encore se renforcer avec l'introduction de cette version 4 portes.

Par André Costa (1982) / Thomas Riaud (2024)

■ "Douze ans après sa première apparition, le Range Rover fait un effort, de manière à se mettre au goût du jour. Il est désormais proposé au choix en 2 ou 4 portes mais, beaucoup plus important, son moteur ainsi que sa transmission viennent de subir des modifications tendant à réduire la consommation."

■ "Il est vrai qu'avec ses 3,5 litres de cylindrée, sa transmission 4x4 « full-time » et son poids de 1856 kg sur la bascule – version 2 portes – le Range n'est jamais passé pour un phénomène de sobriété."

■ "La puissance maximale qui était auparavant de 132 ch à 4850 tr/mn est maintenant de 125 ch

à 4000 tr/mn et le couple maximal a glissé de 252 Nm à 2600 tr/mn à 257 Nm à 2500 tr/mn."

■ "En bref, la puissance a baissé mais le régime auquel elle est obtenue également, tandis qu'on a gagné sur les deux tableaux – valeur et régime – en ce qui concerne le couple."

■ "Il nous a suffi d'amener le Range 82 sur l'anneau de Montlhéry pour apprécier l'étendue des transformations par rapport à notre précédent essai publié en août 1981. En premier lieu, la vitesse de pointe qui était sur le modèle précédent de 154,7 km/h est de 153,9 km/h sur le nouveau. Dans ce domaine, les choses n'ont donc guère changé, mais il en va autrement en ce qui concerne les accélérations."



On est loin du luxe affiché par les récents Range Rover ! Cette planche de bord tout en plastique, à la finition médiocre, restera inchangée jusqu'en 1986.

/// Les flexibilités de suspensions ont été accrues, en revanche, les amortisseurs sont à présent plus fermes. ///

## ↑ Ses qualités

### VOITURE POLYVALENTE

“Le futur Range diesel risque d'avoir du succès, tant il est vrai que la polyvalence de ce modèle demeure presque unique sur le marché.”

### CONSOMMATION EN BAISSE

“J'estime qu'à vitesse égale par rapport à l'ancien modèle, la baisse de consommation est de l'ordre de 3 à 4 litres aux 100 km, ce qui n'est quand même pas rien.”

### BON FREINAGE

“Les freins sont bien équilibrés et les quatre disques supportent sans faiblir les pires passages de gués, à l'inverse des tambours. La résistance à l'échauffement de l'ensemble est très satisfaisante si l'on considère le poids du véhicule.”



①



②

① Cet arrière au dessin très soigné avec sa vitre immense participait à l'originalité du Range. ② En option, ces grilles protégeaient les optiques avant et arrière. ③ Les sièges, bien dessinés, procurent un grand confort même en tout-terrain, et l'accès aux places arrière est enfin aisés grâce à la présence des portes arrière.



③

// Le Range 4 portes a indéniablement glissé vers la voiture de luxe. La garniture de sièges le prouve ainsi que les épaisses moquettes que l'on trouve jusque dans la soute à bagages. //

## ↓ Ses défauts

### BOÎTE ENCORE ASSEZ LENTE À MANIER

“Les accélérations sont plus franches, tandis que les rapports plus longs joints à l'amélioration du couple permettent de donner à la voiture des impulsions plus nettes. Il faut jouer un peu plus souvent de la boîte, assez lente à manier, mais celle-ci a gagné en discréption.”

### TROP GRANDE ASSISTANCE DE DIRECTION

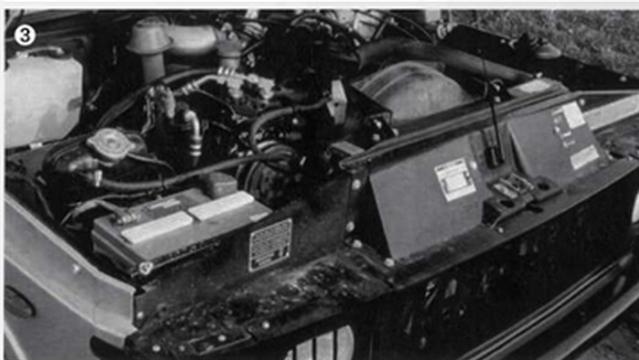
“La direction est assistée de série. Elle est relativement directe avec 3,33 tours de volant entre butées, mais je pense que, sauf en ville, on est peut-être allé un peu loin côté puissance d'assistance.”

### VERSION 4 PORTES TROP LUXUEUSE POUR LA CAMPAGNE

“Contrairement à ce qui se passait sur l'ancien modèle doté de protections intérieures en plastique lavable, je vois mal des chiens boueux ou du gibier sanguinolent être jetés sans précaution à l'arrière.”



➊ Pour accéder au coffre, il faut suivre un rite immuable depuis plus de cinquante ans : ouvrir d'abord le hayon, puis la partie inférieure, formée d'une ridelle. ➋ Jusqu'en 1986, le Range devra composer avec une simple boîte manuelle à 4 rapports. Notez le levier du réducteur, placé à côté. ➌ Longtemps, le Range n'a pu compter que sur ce V8 3.5 d'origine... Buick. Tout en alliage et assez compact, il délivre ici 126 ch à 4000 tr/mn, mais surtout 257 Nm dès 2500 tr/mn.



## Extraits...

■ "Côté consommation, les gains à vitesse constante sont très nets. À mesure que la vitesse augmente, les différences d'appétit entre l'ancien et le nouveau moteur s'accentuent. Elles atteignent 1 litre à 70 km/h et augmentent progressivement jusqu'à se situer à 2 litres à 140 km/h."

■ "Lors de notre essai de consommation moyenne, nous avons noté 12,15 litres aux 100 km tandis qu'à l'issue d'un essai routier accompli au maximum de la voiture – je ne dirai pas sur les routes de quelle principauté –, je relevai personnellement 19,1 litres aux 100 km."

■ "Avec le millésime 82, le Range a gagné en discrétion. Non seulement le moteur tourne moins rapidement à vitesse égale, mais la pignonnerie des divers éléments de transmission est moins bruyante tandis que les jeux des divers organes ont été réduits dans des proportions sensibles."

■ "Grâce aux modifications de suspension signalées précédemment, la tenue de route se trouve améliorée. Il convient cependant de prendre garde à l'inertie propre à un engin qui, dans sa version 4 portes, pèse quand même 1 933 kg vérifiés par nos soins."

■ "Compte tenu de son âge, le Range Rover n'évolue pas rapidement. Ses auteurs répondent à cela qu'il se vend fort bien comme il est, mais il est vrai qu'une version turbo diesel verra probablement le jour l'année prochaine."



Par Thomas Riaud

## Vu d'aujourd'hui

Pour avoir depuis plus de dix ans un Range Classic V8 deux portes, votre serviteur ne sera peut-être pas totalement objectif, mais il est vrai que, outre un design fort et unique, ce 4x4 à la polyvalence remarquable se pose comme un engin révolutionnaire pour l'époque ! La preuve, plus de cinquante ans après son lancement, Land Rover prend soin de faire évoluer sa mascotte (de 5<sup>e</sup> génération) vers toujours plus d'excellence. Souvent copié, mais jamais égalé, le Range Rover est quelque part l'ancêtre des SUV modernes...

# RENAULT SCÉNIC E-TECH

Ce n'est plus le monospace compact qui a fait les beaux jours de Renault dans les années 90-2000 : le Scénic est devenu un SUV 100% électrique dans l'air du temps. Tour d'horizon des configurations proposées.

Par Cyril Biotteau Photos Florian Grout

C'est la Mégane E-Tech qui a inauguré la plateforme de véhicules électriques dite "CMF-EV" qu'utilise le Scénic. Mais celui-ci est plus haut, plus large et doté d'un plus grand empattement, ce qui lui permet d'offrir une sensation d'espace nettement meilleure que la Mégane et l'autorise à embarquer des batteries plus importantes : il laisse le choix entre deux capacités de

60 ou 87 kWh, la plus grosse conférant une autonomie WLTP d'homologation à 625 km (mais 480 km selon nos mesures). Le Scénic reprend les bonnes aptitudes de sa petite sœur aussi bien pour l'agrement de conduite que pour l'ergonomie et la partie multimédia, très aboutie. Il réussit également un tour de passe-passe étonnant en matière de tarif : ses finitions supérieures dépassant les

47 000 € (seuil au-dessus duquel le bonus écologique n'est plus de mise), Renault les a intégrées au catalogue sous forme d'options, l'administration ne retenant que le prix hors options pour l'attribution du bonus. C'était en tout cas la pratique jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau bonus le 2 décembre, dont le montant varie désormais de 2000 à 4000 € selon le revenu fiscal de référence de l'acheteur.

## LA GAMME

Moteur/Finition	Évolution	Techno ❤	Esprit Alpine	Iconic	Bonus écologique <sup>(1)</sup>
170 ch Autonomie Confort	39 990 €	41 990 €	-	-	2 000 € (0 g/km CO <sub>2</sub> )
220 ch Grande Autonomie ❤	-	46 990 €	48 990 € <sup>(1)</sup>	52 490 € <sup>(1)</sup>	2 000 € (0 g/km CO <sub>2</sub> ) <sup>(2)</sup>

(1) Bonus : 2000, 3000 ou 4000 € selon revenu fiscal. (2) Les versions Esprit Alpine et Iconic sont présentées administrativement comme des Techno à 46 990 € avec des packs d'options à respectivement 2 000 et 5 500 € : elles restent donc éligibles au bonus écologique, réservé aux modèles facturés à moins de 47 000 € hors options.



Le Scénic ressemble beaucoup au Symbioz, mais ce dernier est hybride alors que le premier est 100% électrique.



La planche de bord présente bien, autant pour les matériaux que pour l'assemblage, et l'ergonomie fait partie des points forts.



Retenant la plateforme de la Mégane E-Tech, le Scénic en reprend également les bonnes aptitudes dynamiques avec un compromis confort/comportement routier très agréable.

## LA TRANSMISSION

### Réducteur

Pas de surprise : le Scénic est une traction qui utilise un réducteur à un seul rapport, comme sur presque toutes les électriques. La "commande de boîte" est un levier à droite du volant sur la colonne de direction. Bon point : à partir de la finition Techno, des palettes au volant

sont fournies, permettant de faire varier la récupération d'énergie au lever de pied sur 4 niveaux, le plus faible étant une roue libre. Le plus fort n'est en revanche pas l'équivalent d'une *one pedal*, la voiture ne s'arrêtant pas sans intervention sur les freins du conducteur. Mais cette proposition est déjà appréciable.

**L/l/h/empattement : 4,47 / 1,87 / 1,57 / 2,79 m**

### MOTEURS ÉLECTRIQUES

	170 CH AUTONOMIE CONFORT	220 CH GRANDE AUTONOMIE ❤
Puissance maxi (ch)	170	218
Couple maxi (Nm)	280	300
<b>Performances</b>		
Vitesse maxi (km/h)	154	172
0 à 100 km/h (s)	9,2	9
90 à 130 km/h en Drive (s)	7	6,1
<b>Autonomie</b>		
Capacité batterie brute/nette (kWh)	NC/60	NC/87
Autonomie WLTP/mesurée (km)	430/340	625/480

## LES MOTEURS

### ÉLECTRIQUES

#### 170 ch

#### Autonomie Confort

Le Scénic propose deux niveaux de motorisation, chacun étant associé à une taille de batterie. Dans tous les cas, les moteurs électriques sont synchrones à rotor bobiné et n'utilisent pas de terres rares. L'entrée de gamme de 170 ch fonctionne avec la petite batterie de 60 kWh, qui octroie 430 km d'autonomie WLTP mais 340 km selon nos mesures. Un score moyen à pondérer dans le bon sens sur route où il atteint 380 km, mais dans le mauvais sens sur autoroute avec seulement 280 km d'autonomie. La charge rapide culmine à 130 kW, et le passage de 15 à 80 % est annoncé en 33 mn : c'est trop long ! En revanche, l'écart de performance avec la version 218 ch est faible, et l'agrément reste le même à la conduite. À équipement égal, les 5 000 € de plus de la variante à grosse batterie ne se justifient donc que par l'autonomie : à vous de voir si vous comptez voyager souvent. Sinon, ce Scénic 170 ch suffit largement.

#### 220 ch

#### Grande Autonomie ❤

Le minime écart de performance avec le 170 ch s'explique par la différence de poids (150 kg), due elle-même à la batterie plus imposante. C'est surtout sur autoroute que les relances sont plus faciles. La "grande autonomie" promise par le nom même de la voiture atteint cette fois 480 km en moyenne selon nos mesures, et même 510 en ville et 530 sur route. Sur autoroute, le chiffre tombe à 390 km, l'autonomie utile de 10 à 80 % étant ainsi de 273 km. Vous pouvez par conséquent rouler plus de 2 heures avant de recharger, mais si la puissance admise monte à 150 kW, le temps de charge est cette fois de 37 mn pour passer de 15 à 80 %. Observez d'ailleurs que Renault ne parle pas du classique 10 à 80 %, histoire de grappiller quelques minutes sur le temps officiel annoncé. Il n'empêche, ce Scénic 220 ch est plus apte au voyage que l'autre. Il donne aussi accès aux finitions supérieures.

**ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS**

7 airbags dont 1 central avant, AFIL active, Android Auto et Apple CarPlay sans fil, banquette arrière coulissante, Bluetooth, caméra de recul, combiné d'instruments numérique 10 pouces, fonction Autohold, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes, phares et essuie-glaces automatiques, radars de stationnement AV et AR, radio DAB+ 8 HP, rétroviseur intérieur automatique jour/nuit, surveillance des angles morts.

**ÉQUIPEMENTS / OPTIONS**

	<b>Evolution</b>	<b>Techno</b> ❤	<b>Esprit Alpine</b>	<b>Iconic</b>
Aide au parking AV et latérale	–	série	série	série
Caméra 360°	–	–	1000 € <sup>(1)</sup>	série
Chargeur 22 kW	2000 €	2000 €	2000 €	2000 €
Chargeur à induction pour smartphone	1000 € <sup>(1)</sup>	série	série	série
Conduite autonome de niveau 2	–	1000 €	1000 € <sup>(1)</sup>	série
Écran central 9 pouces	série	–	–	–
Écran central 12 pouces	–	série	série	série
Freinage régénératif réglable par palettes au volant	–	série	série	série
GPS Google Maps et planificateur de trajets	1000 € <sup>(1)</sup>	série	série	série
Hayon électrique	–	série	série	série
Jantes alliage 19 pouces	série	série	–	–
Jantes alliage 20 pouces	–	–	série	série
Préconditionnement de la batterie	1000 € <sup>(1)</sup>	série	série	série
Rétroviseur intérieur avec fonction caméra	–	–	1000 € <sup>(1)</sup>	série
Rétroviseur intérieur sans bord	–	série	série	série
Sièges AV avec réglages lombaires électriques	–	1000 € <sup>(1)</sup>	série	série
Sièges AV chauffants	–	1000 € <sup>(1)</sup>	série	série
Sièges AV électriques	–	–	–	série
Surveillance des angles morts	–	–	–	série
Système audio 6 HP	série	série	série	–
Système audio 9 HP	–	–	1000 €	série
Toit panoramique opacifiant	–	–	1500 €	série
Vitres AR surteintées	–	série	série	série
Volant chauffant	–	1000 € <sup>(1)</sup>	série	série

(1) Options groupées.



➊ Le combiné d'instrument, évidemment numérique, permet plusieurs affichages, mais aucun ne ressemble à des compteurs "normaux". ➋ L'écran central est un modèle de fluidité, aussi réactif qu'un smartphone. ➌ L'espace à l'arrière est très généreux mais il n'y a plus de siège individuel coulissant ni de banquette coulissante. ➍ Avec 535 dm<sup>3</sup> mesurés, le coffre est un bon point : ce Scénic accueille bien les familles! ➎ Voici le "levier de vitesses", assez limité dans ses fonctions, mais complété par les palettes au volant pour moduler la récupération d'énergie.

**LES FINITIONS****EVOLUTION**

La finition d'entrée de gamme n'est disponible qu'avec la petite motorisation. Elle est plutôt bien dotée puisqu'elle dispose de série de l'accès et démarrage mains-libres, de la pompe à chaleur ainsi que d'Android Auto et Apple CarPlay sans fil. En revanche, elle est la seule dépourvue des palettes au volant et de l'écran central vertical de 12 pouces, remplacé ici par un écran "normal" de 9 pouces sans Google Maps. La planche de bord est garnie d'un tissu gris plus valorisant qu'un plastique d'entrée de gamme.

**TECHNO**

(EVOLUTION + 2000 €) ❤

Pour 2000 € de plus, vous obtenez les palettes au volant et l'écran central de 12 pouces avec Google Maps, mais aussi le chargeur à induction et le hayon électrique. Ce niveau est le seul disponible avec les deux motorisations et propose selon nous le meilleur rapport prix/équipement.

**ESPRIT ALPINE**

(TECHNO + 2000 €)

Rappelons que Renault présente cette finition comme une option, sur base de Techno. Elle n'apporte pour l'essentiel que du look avec des roues de 20 pouces à l'extérieur, tandis que dans l'habitacle, la planche de bord devient garnie d'un faux cuir avec surpiquûres bleues. Plusieurs détails cosmétiques viennent compléter le tout, comme une moquette bleue par terre ou sur les contre-portes et des surpiquûres bleues sur la sellerie. Les seuls équipements en plus de la Techno sont les sièges avant et volant chauffants, mais diverses options non accessibles avec la finition Techno le sont à présent ici.

**ICONIC (TECHNO + 5500 €)**

Là encore, il s'agit officiellement d'une option sur base de Techno. Ce degré de finition fait office de haut de gamme avec des équipements tels que le fameux toit occultant, un système audio de pointe et la conduite autonome de niveau 2 qui arrivent de série. À l'intérieur, il est très facile de savoir que vous êtes dans un Scénic Iconic puisque c'est le seul avec une sellerie claire, la plus chaleureuse de la gamme. Mais le prix de l'"option" nous paraît exagéré.



Dans sa version à grosse batterie, le Scénic atteint 480 km d'autonomie moyenne selon nos mesures, et même 540 km sur route.

## LES PRINCIPALES OPTIONS

### PACK HIVER (1 000 € SUR TECHNO)

Ce pack comprend les sièges avant et le volant chauffants et, pour le siège conducteur, un réglage lombaire électrique avec massage. Les sièges et le volant chauffants, s'ils sont d'emblée agréables par temps froid, participent également à gagner en autonomie car ils vous permettent de vous réchauffer plus rapidement sans pousser le chauffage de l'air de l'habitacle, qui pompe plus d'énergie. Le mieux est bien sûr de chauffer la voiture à l'avance quand vous êtes en train de recharger, par l'application connectée de votre smartphone : vous arrivez alors dans un véhicule chaud sans avoir consommé un seul kilowattheure sur votre batterie. Cette option n'est possible que sur Techno, indisponible sur Evolution et de série sur Esprit Alpine et Iconic.

**CONSEILLÉE PAR L'AJ**

### CÂBLE DE RECHARGE DOMESTIQUE (400 €)

Il s'agit du câble qui permet de recharger l'auto sur une prise secteur en 30 heures pour la variante 170 ch et 46 heures pour le Scénic à grosse batterie. Ce n'est donc clairement pas le moyen de recharge préconisé, mais cela peut toujours dépanner : dommage qu'il ne soit pas de série. Il est recommandé d'avoir un câble de ce type dans le véhicule, au cas où, mais

vous pourrez facilement en trouver des moins chers dans le commerce.

**CONSEILLÉE PAR L'AJ**

### CHARGEUR 22 KW (2000 €)

Le Scénic a droit à un chargeur courant continu (DC) pour les bornes rapides de 130 ou 150 kW suivant la version, mais pour le courant alternatif, le chargeur de série se limite à 11 kW. Hors bornes rapides d'autoroute, vous pouvez ainsi recharger en 6 heures avec la petite batterie et 9 heures avec la grosse. Si vous faites surtout un parcours maison-travail ou de l'autoroute avec chargeurs rapides, pas besoin de plus. D'après nous, le Scénic à grosse batterie ne nécessite pas de chargeur 22 kW car son autonomie est suffisante pour couvrir une journée constituée de brefs déplacements (500 km sur petites routes). Il peut en revanche être plus pertinent avec le "petit" Scénic si vous faites souvent plusieurs courts trajets par jour, hors autoroute et chargeurs rapides.

**SELON VOS USAGES**

### PEINTURE BITON

(600 €, INDISPONIBLE SUR EVOLUTION)

Il est possible, en plus des couleurs ci-contre, de choisir un toit Noir Étoilé ou Gris Schiste, ce qui rend l'aspect de la voiture plus haut de gamme.

**SELON VOS GOÛTS**

## LES TEINTES

### Teintes métallisées ou nacrées (800 €)



Blanc Nacré



Gris Schiste (indisponible sur Evolution)



Bleu Nocturne (indisponible sur Evolution et Esprit Alpine)



Rouge Flamme (gratuit sur Evolution, Techno et Iconic, indisponible sur Esprit Alpine)



Noir Étoilé (gratuit sur Esprit Alpine)

### Teinte mate (2 200 €, uniquement sur Esprit Alpine)



Gris Schiste Satin (avec toit Noir Étoilé)

## LES JANTES



Jantes alliage 19 pouces diamantées Streamline (série sur Evolution et Techno)



Jantes alliage 20 pouces diamantées noires Speedway (série sur Esprit Alpine)



Jantes alliage 20 pouces diamantées Oracle (série sur Iconic)



## NOTRE CHOIX

### Renault Scénic 220 ch Grande Autonomie Techno (46990 €, hors options)

Si ce Scénic est destiné à être la seule voiture du foyer, avec laquelle vous partirez en vacances, choisissez la version Grande Autonomie, beaucoup plus apte aux longs trajets. Nous vous le conseillons en variante Techno, déjà bien équipée et qui donne accès à quelques options.

Si ce Scénic est une seconde auto qui ne servira pas pour les grands voyages, la petite batterie suffit amplement et garde toutes ses qualités de confort et d'agrément de conduite.

# HYUNDAI IONIQ 5

La Hyundai Ioniq 5 est une grande auto avec des proportions curieuses, une allure de berline mais une hauteur de SUV. Elle figure parmi les meilleures voitures électriques du marché.

Par Didier Laurent

**C**ompte tenu de son grand gabarit et de son angle de braquage médiocre, le centre-ville n'est pas le terrain de jeu favori de la Ioniq 5 100% électrique. Elle se rattrape sur les longs trajets, grâce à sa technologie 800 V qui lui permet de recharger sensiblement plus vite que la majorité de la concurrence (seuls Audi et Porsche utilisent des technologies similaires). En marge de cet aspect valorisant qui incite au voyage, il convient de ne pas oublier que le poids est élevé et que cela se ressent au volant. Néanmoins, la consistance de la direction et la conduite à une seule pédale (grâce au frein moteur régénératif) donnent satisfaction. Le confort est au rendez-vous, l'espace à bord également, mais tout n'est pas parfait en matière d'ergonomie et le dynamisme est en retrait au vu de la souplesse des suspensions. Le plancher, certes totalement plat, remonte quelque peu (il faut bien loger les batteries). Le marché de l'occasion propose surtout des modèles avec les batteries les plus grosses, mais les petits accumulateurs ne sont pas à disqualifier si le prix est bon. Les versions restylées apportent des avantages en confort routier et en équipement.

LA GAMME IONIQ 5	Puissance moteur (ch)	Autonomie moy. (km)	Notre avis
58/63 kWh	170	305	Homologuée en autonomie WLTP de 384 km mais vérifiée par nos soins à seulement 305 km (440 km WLTP sur la version restylée avec une batterie de 63 kWh), cette version est à réservé à un usage régional. Comme elle recharge plus vite que la moyenne, elle n'est toutefois pas disqualifiée pour les longs parcours. Choisissez un exemplaire équipé d'une pompe à chaleur (vendue en neuf en option) afin de profiter d'un rayon d'action optimisé.
72,6/77,4 kWh	218/229	396 (version 229 ch/77,4 kWh)	<b>La meilleure autonomie de la gamme au lancement (481 km WLTP, 396 km vérifiés par L'Auto-Journal en version 229ch/77,4 kWh) pour cette version à deux roues motrices (sur le train arrière). C'est celle qu'il faut viser pour effectuer de longs parcours. La puissance est suffisante, et les recharges sont rapides grâce à sa plateforme 800 V. Avec ce genre de technologie, on commence à s'approcher des temps de trajet d'un modèle thermique.</b>
72,6 kWh HTRAC/77,4 kWh HTRAC	305/325	370 (version 305 ch)	Les mêmes batteries mais deux moteurs électriques, quatre roues motrices (HTRAC) et une puissance rehaussée. Les performances sont supérieures et l'autonomie inférieure (370 km vérifiés sur la 305 ch). Si vous tractez ou roulez chargé, vous vous y retrouvez. Cette version représente environ 15 % des modèles disponibles en occasion et demande un certain effort financier.
84 kWh/84 kWh HTRAC	229/325	de 515 à 570* (version 2 roues motrices)	Cette batterie arrivée au restylage de septembre dernier se trouve déjà en occasion dans un nombre d'exemplaires réduit. L'autonomie théorique (pas encore vérifiée par nos soins) grimpe jusqu'à 570 km (495 en HTRAC), et une finition N Line, à l'aspect sportif, fait son apparition. Les prix sont élevés mais la voiture est aboutie. Si vous avez le budget et que vous êtes décidés, n'hésitez pas.
N 84 kWh	650	295**	Cette version est sans aucun doute celle qui représente la voiture de sport électrique qui s'approche le plus d'un modèle thermique en matière de sensations. Tout est artificiel (le bruit du moteur, des passages de rapports de boîte), mais tout est extrêmement bien fait. Le prix est élevé, la dose de plaisir également. La répartition de la puissance (238 ch à l'avant, 412 ch à l'arrière) donne un caractère ludique au comportement.

\* Données constructeur. \*\* Mesure réalisée par 1 °C.

## LES INFOS CLÉS

58 kWh : à partir de 25 000 €

73 kWh : à partir de 25 000 €

77 kWh : à partir de 30 000 €

84 kWh : à partir de 51 000 €\*

Génération : première

Commercialisation : mai 2021

Restylage : septembre 2024

Nombre d'exemplaires en circulation : 8 000

\* Lancée récemment, prix plus élevés.



## NOTRE CHOIX

Hyundai Ioniq 5 77 kWh  
229 ch Creative 2022  
1<sup>er</sup> prix prospecté :  
32000 €/40000 km



## TECHNIQUE

## MOTEUR

Puissance maxi	229 ch
Couple maxi	350 Nm
Type	élec., synchr. à aim. perm.
Puissance fiscale	4 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/1
Batterie/cap. brute (nette)	Li-ion/77,4 (72,6) kWh

## Châssis

Diamètre de braquage	12 m
Pneumatiques	235/55 R 19

## Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,64/1,89/1,61/3 m
Poids/tractable freiné	2080/1600 kg

## LA CONDUITE

## Performances/Freinages

1000 m d.a.	29,3 s
0 à 100 km/h	7,9 s
90 à 130 km/h (en Drive)	6,4 s
Vitesse maxi	186 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/63 m

## LA VIE À BORD

## Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	de 22 à 36 cm <sup>(1)</sup>
Largeur aux coudes AV/AR	157/157 cm
Volume coffre	de 464 à 607 dm <sup>(2)</sup>

(1) Selon la position de la banquette arrière coulissante.

## LE BUDGET

Assurance <sup>(2)</sup> : 939 €	Carte grise <sup>(3)</sup> : 133,20 €
----------------------------------	---------------------------------------

## Consommation/Autonomie

Consommation moyenne	22,1 kWh/100 km
Autonomie moyenne	396 km
Auton. ville/route/autoroute	437/450/302 km

## Coût de l'entretien

Amortisseurs AV <sup>(4)</sup>	447 €	Distribution	Non
Amortisseurs AR <sup>(4)</sup>	320 €	Embrayage	Non
Disques AV <sup>(4)</sup>	362 €	FAP	Non
Disques AR <sup>(4)</sup>	456 €	Pneus <sup>(4)</sup>	340 €
Plaquettes AV <sup>(5)</sup>	156 €	Feu AV	1 698 €
Plaquettes AR <sup>(5)</sup>	76 €	Feu AR	595 €
Filtre à air	43 €	Bouclier AV	268 €
Filtre à huile	Non	Bouclier AR	232 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

## LE BILAN FIABILITÉ

L'électronique et toute la partie batterie ont été des sujets en début de carrière. L'Ioniq 5 était le premier modèle 800 V du constructeur coréen, et il a fallu essayer les plâtres. Mais le bilan reste bon au regard de l'innovation technologique, et l'ensemble apparaît aujourd'hui mieux maîtrisé.

## LES PANNE

## PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

## ÉLECTRONIQUE

C'est le domaine le plus complexe pour l'ensemble de l'automobile, et plus encore pour les modèles électriques qui emploient des logiciels de gestion de leur énergie. Pour l'Ioniq 5, on note quelques défauts de batterie 12 V, qui se décharge sans raison et qui empêche le démarrage du véhicule. Sur la batterie haute tension, des remplacements de cellules ont aussi eu lieu. De nombreux bugs ont été signalés en début de carrière,

dont certains se sont soldés par des voitures immobilisées pendant de longues périodes.

## RECHARGE

Lors d'une tentative de recharge sur borne rapide, le véhicule affiche un message d'erreur et empêche la connexion entre la voiture et la borne. La pièce incriminée se situe dans la batterie. Aucune opération de reprogrammation n'est possible, il faut remplacer le capteur.

## AUTRES DÉFAILLANCES

## FEUX DE ROUTE, PEINTURE ET PNEUS

Voici trois faits inhérents au modèle mais qui ne sont pas des défauts techniques. De nombreux utilisateurs pointent du doigt le manque d'efficacité des feux de route, attendus à une puissance supérieure, voire avec une fonction d'éclairage en virage. Des remarques, aussi, sur la fragilité de la peinture en partie basse de la carrosserie. Enfin, (re)signalons le fait que les voitures électriques consomment leurs pneus beaucoup plus vite que leurs homologues thermiques (question de poids).

## LES RAPPELS

## MAJEURS

## BOÎTE DE VITESSES (JUIN 2022)

Sur environ 3 500 Ioniq 5 produites entre le 10 septembre 2020 et le 3 mai 2022, il se peut que la position P (Parking), lors du stationnement, ne soit pas réellement verrouillée. Dans ce cas, la voiture n'est plus retenue (c'est comme si la boîte était en Neutral) et pourrait se déplacer seule. L'opération en après-vente consiste à mettre à jour le logiciel contrôlant le levier de vitesses SCU (de l'anglais "Shifter Control Unit"). Une intervention qui demande une immobilisation de moins d'une heure.

## LOGICIEL DE CHARGE (MARS 2024)

Sur toutes les Ioniq 5 livrées en France et fabriquées jusqu'au 29 février 2024 (soit environ 7 000 voitures), il se peut que certains véhicules présentent une défaillance de la charge à haute ou basse tension. Le problème a été identifié sur l'unité de commande de charge intégrée, qui gère la puissance et le niveau de charge de la batterie. Elle doit être reprogrammée ou remplacée, tout comme un fusible faisant partie de son environnement.

## MINEURS

## ARBRE DE TRANSMISSION (MARS 2023)

Sur un nombre limité de voitures (70 sur le marché français) produites entre le 30 janvier et le 28 février 2023, une erreur de fabrication chez un fournisseur fait que l'arbre de transmission du train arrière pourrait se rompre. Sur les véhicules concernés, la pièce incriminée doit être remplacée.

## BATTERIE 12 V (MARS 2024)

Sur certaines Hyundai Ioniq 5 et Ioniq 6 construites entre 2021 et 2024, la batterie 12 V peut ne pas fonctionner correctement et passer en mode de secours. Cela peut avoir pour conséquence une perte totale de puissance moteur, limitant la vitesse d'évolution de la voiture. La batterie et potentiellement des pièces périphériques doivent être remplacées.

# LE PRIX DU NEUF aj

## ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>TONALE</b>			
1.5T Hybrid 130 ch Sprint	7	210	41 200
1.5T Hybrid 160 ch Sprint	8	240	43 200
PHEV 190 ch Sprint	7	0	50 600
PHEV 280 ch Sprint	10	0	53 300
1.6 Diesel 130 ch Sprint	7	940	41 700
Surcoût Véloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Tributo Italiano : Véloce + 3 500 €			
<b>GIULIA</b>			
2.0 Turbo 280 ch Sprint 04	17	14 325	57 800
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	310	50 300
2.2 Diesel 210 ch Sprint 04	12	1 386	55 300
Surcoût Véloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Tributo Italiano : Véloce + 3 500 €			
<b>STELVIO</b>			
2.0T 280 ch Sprint 04	17	52 712	63 300
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	3 344	55 800
2.2 Diesel 210 ch Sprint 04	12	5 234	60 800
Surcoût Véloce : Sprint + 5 500 €			
Surcoût Tributo Italiano : Véloce + 3 500 €			

## ALPINE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>A290</b>			
180 ch GT	NC	2 000	38 700
220 GT Performance	NC	2 000	41 700
Surcoût GT Premium : GT + 3 200 €			
Surcoût GTS : GT Performance + 3 000 €			
Surcoût Première Edition : GTS + 1 500 €			
<b>A110</b>			
"base"	15	3 784	65 000
GT	19	2 918	76 000
S	19	3 552	77 500
R Turini	NC	NC	106 000

## ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>VANTAGE</b>			
V8 Coupé	NC	60 000	153 277
F1 Édition Coupé	NC	60 000	179 798
V12 Coupé	NC	60 000	302 017
Roadster	NC	60 000	162 252
<b>DB12</b>			
680 ch	NC	60 000	226 891
<b>DBS</b>			
Superleggera	NC	60 000	303 529
<b>DBX</b>			
707	NC	60 000	246 555

## VALKYRIE

1 155 ch	NC	60 000	270 000
----------	----	--------	---------

## AUDI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>A1 SPORTBACK</b>			
25 TFSI Design	5	210	27 230
30 TFSI Design	6	230	28 240
35 TFSI S line S tronic	8	330	34 670
40 TFSI S line S tronic	11	2 049	36 430
Surcoût S line : Design + 2 700 €			
Surcoût S line Plus : S line + 2 000 €			
<b>A1 ALLSTREET</b>			
30 TFSI	6	330	29 840
35 TFSI S tronic	8	540	33 570
<b>Q2</b>			
30 TFSI Design	6	360	34 480
35 TFSI Design	8	400	36 500
SQ2	19	40 468	58 150
30 TDI Design	6	210	36 390
35 TDI Design S tronic	8	898	41 140
Surcoût S line : Design + 2 400 €			
Surcoût S line Plus : S line + 1 750 €			

## A3 SPORTBACK

30 TFSI Design	6	260	34 600
30 TFSI Hybride Design	6	150	36 780
35 TFSI Design	8	260	35 900
35 TFSI Hybride Design	8	125	38 080
S3	20	52 012	63 000
RS 3	28	60 000	75 600
40 TFSI e Design	8	0	47 900
45 TFSI e S line	8	0	55 900
35 TDI Design	8	260	40 600
Surcoût S line : Design + 4 950 €			

## A6 AVANT

RS 6 Performance	58	60 000	151 050
Surcoût berline + 2 600 €			

## A6 ALLROAD

40 TDI Design	11	6 418	78 760
45 TDI Design	14	21 736	83 550
50 TDI Design	17	23 247	87 020
55 TDI Design	23	48 093	92 450
Surcoût Avus : Design + 10 300 €			

## BENTAYGA

V8	NC	60 000	208 538
SV8	NC	60 000	238 790
Hybrid	NC	0	208 538

## BMW

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>SÉRIE 1</b>			
116	6	540	34 950
120	8	125	38 900
123 xDrive	12	450	44 950
M135i xDrive	19	12 063	57 250
120d	8	0	41 550
Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €			
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €			

## SÉRIE 2 COUPÉ

220i	10	1 504	50 650
230i	14	2 215	54 250
M240i xDrive	26	34 595	66 650
M2	38	60 000	84 750
220d	10	280	53 550

## SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

218i	7	983	38 850
220i	8	330	40 850
225e xDrive	7	0	50 600
218d	8	210	41 350
220d	9	0	43 450
Surcoût Luxury : "base" + 2 050 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 1 200 €			

## SÉRIE 2 GRAN COUPÉ

220	8	75	42 450
M235i xDrive	19	9 280	60 750
220d	8	0	45 050
Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €			
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €			

## X1

sDrive18i	7	1 276	43 700
sDrive20i	8	400	45 700
M35i xDrive	19	14 424	62 900
xDrive25e	7	0	55 950
xDrive30e	8	0	58 950
sDrive18d	8	330	46 400
sDrive20d	9	0	48 500
xDrive23d	12	1 110	52 750
Surcoût xLine : "base" + 2 400 €			
Surcoût M Sport : xLine + 1 250 €			

## iX1

eDrive20	5	0	46 950
xDrive30	7	0	57 200
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			

## X2

sDrive20i	8	1 100	47 700
M35i xDrive	19	14 714	64 950
sDrive18d	8	1 150	48 400
sDrive20d	9	185	50 500
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			

## IX2

eDrive20	5	0	46 950
xDrive30	7	0	59 200
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €			

## BENTLEY

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>FLYING SPUR</b>			
V8	NC	60 000	212 773
Speed	NC	60 000	260 975
Mulliner W12	59	60 000	301 412
Hybrid	NC	0	219 126
<b>CONTINENTAL</b>			
GT V8	NC	60 000	226 992
GT Speed	NC	60 000	282 454
GT Mulliner W12	NC	60 000	320 168
GTC V8	NC	60 000	249 681
GTC Speed	NC	60 000	310 689
GTC Mulliner W12	NC	60 000	352 185
Surcoût Design : S line + 500 €			
Surcoût Avus : Design + 10 700 €			

SÉRIE 3 TOURING				
Sécurité : Berline + 1 300 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i	10	1 286	54 250	
M440i xDrive	26	15 254	76 050	
M4 Competition xDrive	44	60 000	121 050	
M4 CS	46	60 000	162 050	
420d xDrive	10	2 000	59 750	
M440d xDrive	22	7 646	76 050	
Sécurité M Sport : "base" + 3 750 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
420i	10	2 205	54 200	
M440i xDrive	26	37 857	76 000	
420d xDrive	10	2 898	59 700	
430d xDrive	17	2 370	66 700	
Sécurité M Sport : "base" + 4 150 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	4 204	61 750	
M440i xDrive	26	31 122	83 550	
M4 Competition xDrive	44	60 000	127 700	
420d	10	3 415	64 750	
M440d xDrive	22	13 437	83 550	
Sécurité M Sport : "base" + 5 150 €				
I4				
eDrive35	6	0	57 600	
eDrive40	7	0	64 000	
M50 xDrive	9	0	78 650	
Sécurité M Sport : "base" + 4 100 €				
Z4				
sDrive20i	11	M 4 543	55 550	
M40i	23	28 813	70 950	
Sécurité M Sport : "base" + 2 900 €				
X3				
20 xDrive	15	M 5 796	63 950	
M50 xDrive M Sport	42	21 867	89 950	
30e xDrive	15	0	71 950	
20d xDrive	16	M 5 716	64 950	
Sécurité M Sport : "base" + 3 050 € à + 3 750 €				
IX3				
Inspiring	6	0	74 200	
Sécurité Inspiring : Inspiring + 8 100 €				
X4				
M Competition	41	M 60 000	119 200	
xDrive20d xLine	10	M 4 274	62 500	
xDrive30d xLine	17	10 293	69 300	
M40d	22	18 567	83 900	
Sécurité M Sport : xLine + 5 800 €				
SÉRIE 5				
520i	11	M 1 580	62 850	
530e	10	0	71 650	
550e xDrive	20	0	83 650	
M5	51	0	159 050	
520d	11	M 2 200	65 150	
540d xDrive	17	M 5 941	76 150	
Sécurité M Sport : "base" + 4 350 €				
SÉRIE 5 TOURING				
Sécurité : Berline + 1 500 € à + 3 050 €				
I5				
eDrive40	7	0	76 250	
M60 xDrive	9	0	107 550	
Sécurité M Sport : "base" + 4 350 €				
M Sport Edition : "base" + 3 300 €				
I5 TOURING				
Sécurité : Berline + 1 500 €				
SÉRIE 7				
750e xDrive	20	0	133 350	
M760e xDrive	26	0	158 700	
740d xDrive	17	M 12 464	121 200	
Sécurité M Sport : "base" + 6 950 €				
I7				
eDrive50	9	0	128 550	
xDrive60	10	0	151 850	
M70 xDrive	10	0	192 200	
Sécurité M Sport : "base" + 6 950 €				
SÉRIE 8 COUPÉ				
840d xDrive	22	M 14 070	116 650	

SÉRIE 8 GRAN COUPÉ				
Sécurité : coupé - 3 000 €				
SÉRIE 8 CABRIOLET				
Sécurité : coupé + 8 000 €				
X5				
M Competition	57	M 60 000	159 300	
xDrive50e xLine	20	0	105 150	
xDrive30d xLine	17	M 50 546	90 050	
Sécurité 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	84 250	
xDrive50	10	0	111 250	
M60	10	0	143 100	
X7				
xDrive40d	22	M 60 000	111 550	
Sécurité M Sport : "base" + 4 950 €				
BUGATTI				
C4 X				
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	
é-C4 136 ch You	4	M 2 000	35 740	
é-C4 156 ch You	4	M 2 000	37 240	
Sécurité Plus : You + 950 €				
Sécurité Max : Plus + 2 050 €				
Sécurité É-Series : Plus + 1 950 €				
BYD				
C5 AIRCROSS				
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	
é-C4 X 136 ch You	4	M 2 000	36 440	
é-C4 X 156 ch You	4	M 2 000	37 940	
Sécurité Plus : You + 6 310 €				
Sécurité É-Series : Plus + 1 950 €				
Sécurité Max : Plus + 2 050 €				
BYD SEAL				
Design	1	0	46 990	
Excellence-AWD	NC	0	49 990	
BYD SEAL U				
DM-i Boost	5	0	37 500	
Électrique Comfort	NC	0	41 890	
Sécurité Design : Comfort + 2 000 €				
BYD ATTO 3				
Comfort	1	0	37 990	
Sécurité Design : Comfort + 2 000 €				
CUPRA HAN				
CUPRA TANG				
CUPRA ATECA				
CUPRA TERRAMAR				
CUPRA LEON				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M 210	40 490	
2.0 TSI 300 ch VZ	19	M 13 014	47 425	
éHybrid 204 ch V	8	0	48 300	
éHybrid 272 ch VZ	9	0	51 950	
2.0 TDI 150 ch	8	M 240	43 770	
Sécurité Plus : VZ + 5 810 €				
CUPRA LEON SPORTSTOURER				
CUPRA BORN				
V230 Batterie L	5	M 2 000	39 090	
V230 Batterie XL	5	M 2 000	39 990	
V235	6	M 2 000	46 490	
CATERHAM SEVEN				
170R	NC	0	42 854	
340 R	NC	M 1 901	59 214	
CATERHAM SUPER SEVEN				
600	NC	0	44 874	
CHEVROLET CORVETTE				
CHEVROLET FORMENTOR				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M 310	43 675	
2.0 TSI 265 ch VZ	16	M 17 047	51 760	
2.0 TSI 333 ch VZ 4Drive	20	M 60 000	58 335	
éHybrid 204 ch V	8	0	52 445	
éHybrid 272 ch VZ	8	0	58 335	
2.0 TDI 150 ch V	8	M 450	46 810	
Sécurité LT+ VZ Extreme : VZ + 5 300 €				

CITROËN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
		C3		
1.2 Turbo 100 ch You	5	M 230	14 990	
Électrique 113 ch You	4	M 2 000	23 300	
Sécurité You Pack Plus : You + 2 200 € à + 2 510 €				
Sécurité 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	
Électrique 113 ch You	4	M 2 000	27 400	
Sécurité You Pack Plus : You + 2 100 €				
Sécurité 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	
é-C4 136 ch You	4	M 2 000	35 740	
é-C4 156 ch You	4	M 2 000	37 240	
Sécurité Plus : You + 950 €				
Sécurité Max : Plus + 2 050 €				
Sécurité É-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	
é-C4 X 136 ch You	4	M 2 000	36 440	
é-C4 X 156 ch You	4	M 2 000	37 940	
Sécurité Plus : You + 6 310 €				
Sécurité É-Series : Plus + 1 950 €				
Sécurité Max : Plus + 2 050 €				
CUPRA SEAL				
Design	1	0	46 990	
Excellence-AWD	NC	0	49 990	
CUPRA SEAL U				
DM-i Boost	5	0	37 500	
Électrique Comfort	NC	0	41 890	
Sécurité Design : Comfort + 2 000 €				
CUPRA ATTO 3				
Comfort	1	0	37 990	
Sécurité Design : Comfort + 2 000 €				
CUPRA SEAL				
Design	1	0	46 990	
Excellence-AWD	NC	0	49 990	
CUPRA SEAL U				
DM-i Boost	5	0	37 500	
Électrique Comfort	NC	0	41 890	
Sécurité Design : Comfort + 2 000 €				
CUPRA TANG				
Design	1	0	46 990	
Excellence-AWD	NC	0	49 990	
CUPRA ATECA				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M 210	40 490	
2.0 TSI 300 ch VZ	19	M 13 014	47 425	
éHybrid 204 ch V	8	0	48 300	
éHybrid 272 ch VZ	9	0	51 950	
2.0 TDI 150 ch	8	M 240	43 770	
Sécurité Plus : VZ + 5 810 €				
CUPRA LEON				

# 100 [ LE PRIX DU NEUF ]

## SF90

Stradale	83	2 918	423 514	
XX Stradale	NC	18 858	770 000	
Spider	83	2 749	465 714	
				<b>SP3 DAYTONA</b>
840 ch	NC	60 000	1968000	
				<b>PUROSANGUE</b>
725 ch	73	60 000	384 229	

## FIAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
<b>PANDA CLASSIC</b>				
1.0 85 ch Hybrid	4	0	15 900	
Surcoût Pandina : "base" + 2 000 €				
				<b>500 E</b>
23,8 kWh	3	2 000	30 400	
42 kWh	3	2 000	33 900	
Surcoût La Prima : "base" + 4 600 €				
				<b>500 E 3+1</b>
Surcoût : berline + 2 000 €				
				<b>500 E CABRIOLET</b>
Surcoût : berline + 3 400 €				
				<b>ABARTH 500E</b>
42 kWh	3	2 000	36 900	
Surcoût Pack : "base" + 2 000 €				
Surcoût Turismo : Pack + 2 000 €				
				<b>ABARTH 500E CABRIOLET</b>
Surcoût : berline + 3 400 €				
				<b>GRANDE PANDA</b>
Électrique 113 ch (RED)	4	2 000	24 900	
Surcoût La Prima : (RED) + 3 000 €				
				<b>600</b>
1.2 Hybrid 100 ch	5	0	24 900	
1.2 Hybrid 136 ch	7	0	26 400	
e RED	4	2 000	35 900	
Surcoût La Prima : RED + 5 000 €				

## FORD

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
<b>PUMA</b>				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	6	125	27 490	
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	8	260	30 090	
ST	8	650	38 290	
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €				
				<b>FOCUS</b>
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	28 413	40 200	
1.5 EcoBlue 115 ch ST-Line X Powershift	NC	NC	34 550	
				<b>FOCUS ACTIVE</b>
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	NC	NC	31 450	
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8	50	34 250	
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC	NC	34 550	
				<b>FOCUS SW (BREAK)</b>
Surcoût : berline + 1200 €				
				<b>FOCUS SW ACTIVE</b>
Surcoût : berline + 1200 €				
				<b>KUGA</b>
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	310	41 490	
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8	0	46 090	
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexFuel Titanium	8	0	39 490	
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût Active : ST-Line + 0 €				
Surcoût ST-Line X : Active + 3 500 €				
Surcoût Active X : ST-Line X + 0 €				
				<b>EXPLORER</b>
Standard Range 170 ch	5	2 000	43 900	
Extended Range 204 ch	NC	2 000	45 900	
Extended Range 286 ch	6	2 000	46 900	
Extended Range 340 ch	6	0	53 900	
				<b>CAPRI</b>
Standard Range 170 ch	NC	2 000	46 400	
Extended Range 286 ch	NC	0	49 400	
Extended Range 340 ch AWD	NC	0	56 400	
				<b>BRONCO</b>
2.7 EcoBoost 335 ch Outer Banks	NC	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	60 000	59 300	
Dark Horse	NC	60 000	71 300	

## MUSTANG CONVERTIBLE

Surcoût : Fastback + 4 500 €				
------------------------------	--	--	--	--

## TOURNEO COURIER

1.0 EcoBoost 125 ch Trend	NC	2 370	24 600	
Surcoût : Titanium : Trend + 1 500 €				
Surcoût Active : Titanium + 1 440 €				
				<b>TOURNEO CONNECT</b>
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	1 629	30 800	
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	260	32 000	
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	150	33 200	
Surcoût Active : Titanium + 1 100 €				
Surcoût Sport : Active + 940 €				

## HONDA

### JAZZ

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
				<b>JAZZ</b>
e:HEV Advance	6	0	29 620	
Surcoût Advance Sport : Advance + 1 050 €				
				<b>JAZZ CROSSTAR</b>
e:HEV Advance	6	0	30 900	
				<b>HR-V</b>
e:HEV Sport	7	370	47 450	
Surcoût Advance : Sport + 1 500 €				
				<b>CR-V</b>
e:HEV Executive	6	150	34 340	
Surcoût Advance : Executive + 2 500 €				
Surcoût Advance Style : Advance + 2 500 €				
				<b>E-NV1</b>
Advance	4	0	47 700	
				<b>CIVIC</b>
e:HEV Executive	7	0	39 220	
Type R	21	35 346	57 220	
Surcoût Sport : Executive + 1 300 €				
Surcoût Advance : Sport + 3 400 €				
Surcoût Type R-S : Type R + 8 580 €				
				<b>CR-V</b>
e:HEV Executive	NC	2 765	54 980	
e:HEV Advance Tech	NC	0	63 150	
Surcoût Advance : Executive + 3 000 €				
				<b>HYUNDAI</b>
				<b>I10</b>
1.0 63 ch Eco Intuitive	4	0	18 050	
1.0 63 ch Intuitive BVR	4	75	18 950	
1.2 79 ch N Line	4	0	20 150	
1.0 T-GDI 90 ch N Line	5	190	20 900	
Surcoût Creative : Intuitive + 1 050 €				
				<b>NOUVEL INSTER</b>
42 kWh	NC	0	25 000	
49 kWh Intuitive	NC	0	28 250	
Surcoût Intuitive : "base" + 1 500 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 €				
				<b>i20</b>
1.2 79 ch Initia	4	0	19 700	
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5	0	22 300	
Surcoût Intuitive : Initia + 1 300 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoût N Line Creative : Creative + 800 €				
Surcoût N Line Creative : N Line Creative + 2 400 €				
				<b>BAYON</b>
1.0 T-GDI 100 ch Initia	5	0	22 500	
Surcoût Intuitive : Initia + 1 800 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 200 €				

## KONA

1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5	260	27 600	
1.6 T-GDI 138 ch Creative DCT	7	1 074	32 800	
Hybrid 129 ch Intuitive	5	0	34 000	
Electric 48 kWh Intuitive	3	2 000	36 850	
Electric 65 kWh Intuitive	4	2 000	40 250	
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 €				

## NOUVELLE i30

1.0 T-GDI 100 ch Creative	5	310	28 700	
1.5 T-GDI 140 ch Hybrid 48 V Line DCT	7	1 504	36 150	
Surcoût berline + 1 000 €				
				<b>NOUVELLE i30 SW</b>
				<b>IONIQ 5</b>

## NOUVELLE i30 SW

1.0 T-GDI 100 ch Creative	5	310	28 700	
1.5 T-GDI 140 ch Hybrid 48 V Line DCT	7	1 504	36 150	
Surcoût berline + 1 000 €				
				<b>IONIQ 5</b>

## TUCSON

1.6 T-GDI 150 ch Hybrid 48 V Intuitive	8	1 761	30 800	
Hybrid 230 ch Intuitive	10	600	35 550	
Plug-in 265 ch Creative HTrac	10	0	45 850	
1.6 CRDI 136 ch Hybrid 48 V Creative	7	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

1.6 T-GDI 150 ch Hybrid 48 V Intuitive	8	1 761	30 800	
Hybrid 215 ch Intuitive	10	600	35 550	
Plug-in 253 ch Creative HTrac	10	0	45 850	
Surcoût Creative : Intuitive + 4 400 €				
Surcoût N Line Edition : Intuitive + 5 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 0 €				

## SANTA FE

Hybrid 215 ch Creative	8	NC	49 900	



<tbl\_r cells="5" ix="3" maxcspan="1" maxrspan="1" used

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 €			
<b>LAMBORGHINI</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>HURACAN</b>			
STO	59	60 000	299 295
Serrato	NC	60 000	270 000
<b>REVUELTO</b>			
1 015 ch	NC	60 000	506 808
<b>URUS</b>			
Performante	59	60 000	266 555
<b>LANCIA</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>YPSILON</b>			
1.2 MHEV 100 ch	NC	NC	24 500
Électrique 156 ch	NC	2 000	34 800
Surcoût LX : "base" + 3 000 €			
Surcoût Cassina : LX + 500 € à + 1 700 €			
<b>LAND ROVER</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>RANGE ROVER EVOQUE</b>			
PHEV S	11	0	61 200
D200 S	11	10 857	57 100
Surcoût Dynamic SE : S + 7 200 €			
Surcoût Dynamic HSE : Dynamic SE + 5 400 €			
Surcoût Autobiography : Dynamic HSE + 8 400 €			
<b>DISCOVERY SPORT</b>			
PHEV S	11	0	61 300
D200 Dynamic SE	11	NC	64 000
Surcoût Dynamic SE : S + 6 300 €			
Surcoût Dynamic HSE : Dynamic SE + 6 700 €			
<b>DISCOVERY</b>			
D350 HSE	23	NC	96 900
Surcoût 35th Limited Edition : HSE 7 800 €			
<b>RANGE ROVER VELAR</b>			
P400e S	19	0	82 200
D200 S	11	12 823	70 500
Surcoût SE R-Dynamic : S + 7 300 €			
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 6 600 €			
<b>DEFENDER 90</b>			
P400 SE	28	60 000	81 000
P525 X-Dynamic	43	60 000	136 700
D200 S	11	60 000	63 800
D250 S	14	60 000	68 400
D300 S	19	60 000	72 900
Surcoût SE : S + 4 800 €			
Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 100 €			
Surcoût HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 900 €			
Surcoût XX-Dynamic : HSE X-Dynamic + 20 600 €			
Surcoût XS Edition : SE + 7 200 €			
Surcoût P525 Capathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 600 €			
<b>DEFENDER 110</b>			
P400 SE	28	60 000	86 800
P525 X-Dynamic	43	60 000	140 400
P400e S	19	0	83 500
D250 S	14	60 000	72 900
D300 S	19	60 000	76 700
Surcoût SE : S + 6 900 €			
Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 200 €			
Surcoût XS Edition : SE + 4 300 €			
Surcoût HSE X-Dynamic : SE + 11 000 €			
Surcoût XX-Dynamic : HSE X-Dynamic + 17 600 €			
Surcoût Capathian X-Dynamic : X-Dynamic + 7 500 €			
<b>RANGE ROVER SPORT</b>			
P400e S	28	0	103 200
P550e Autobiography Dynamic	28	0	143 700
D250 SE	14	60 000	95 400
D350 Autobiography Dynamic	23	60 000	124 700
Surcoût SE : S + 6 600 €			
Surcoût SE Dynamic : SE + 3 400 €			
Surcoût HSE Dynamic : SE + 8 800 €			

RANGE ROVER			
P530 Autobiography	44	60 000	192 300
P615 SV	56	60 000	238 700
P460e SE	28	0	147 500
P550e HSE	28	0	167 400
D350 HSE	23	60 000	151 700
Surcoût HSE : SE + 8 600 €			
Surcoût Autobiography : HSE + 17 700 €			
Surcoût SV : Autobiography + 37 700 €			
<b>LEAPMOTOR</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>T03</b>			
"base"	NC	0	19 500
<b>C10</b>			
"base"	NC	0	36 400
<b>LEXUS</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>LBX</b>			
"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 €			
<b>UX</b>			
300h	8	0	41 990
300e Pack	4	0	57 400
Surcoût Pack : "base" + 2 480 €			
Surcoût F Sport Design : Pack + 1 920 €			
Surcoût Luxe : F Sport Design + 2 900 €			
Surcoût F Sport Executive : Luxe + 11 600 €			
<b>NX</b>			
350h Pack	10	6	2 355 57 500
450h+ Luxe 4WD	10	0	70 000
Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €			
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 € à + 11 000 €			
Surcoût F Sport Executive : Executive + 0 à + 3 500 €			
<b>ES</b>			
300h Luxe	9	6	685 64 700
Surcoût Executive : Luxe + 8 800 €			
<b>RX</b>			
450h+ Luxe	10	0	93 400
500h F Sport Executive	18	38 725	99 200
Surcoût F Sport Design : Luxe + 3 200 €			
Surcoût Executive : Luxe + 9 600 €			
<b>RZ</b>			
300e Pack	NC	0	57 500
Surcoût Luxe : Pack + 3 000 €			
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 €			
<b>LM</b>			
350h Executive 7 places	10	24 137	123 700
<b>LS</b>			
500h	19	31 658	119 900
Surcoût Executive : "base" + 33 000 €			
Surcoût Executive Innovation : Executive + 5 000 €			
<b>LOTUS</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>EMIRA</b>			
V6	30	60 000	99 470
<b>ELETRE</b>			
603 ch	NC	0	97 890
R	NC	0	153 090
Surcoût S : "base" + 25 200 €			
<b>LYNK &amp; CO</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>01</b>			
"base"	NC	0	41 500
<b>MASERATI</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>GRECALE</b>			
GT	19	60 000	81 200
Modena	21	60 000	90 800
Trofeo	44	60 000	121 600
Folgore	NC	0	125 850
<b>GHIBLI</b>			
GT	21	60 000	105 250
Modena	32	60 000	145 350
<b>CX-60</b>			
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Exclusive-Line	10	0	63 100
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Homura Plus	15	60 000	72 150
Surcoût Earth : Exclusive-Line + 6 150 €			
Surcoût Homura : Homura + 1 050 €			
Surcoût Homura Plus : Homura + 1 750 €			
Surcoût Homura Plus : Homura Plus + 1 050 €			
<b>CX-80</b>			
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Exclusive-Line	NC	0	63 100
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Homura Plus	NC	0	72 150
Surcoût Earth : "base" + 5 000 €			
Surcoût Homura : Homura + 1 050 €			
Surcoût Homura Plus : Homura + 1 750 €			
Surcoût Homura Plus : Homura Plus + 1 050 €			
<b>McLAREN</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>ARTURA</b>			
680 ch	NC	0	235 548
<b>GT</b>			
620 ch	NC	0	199 500
<b>750S</b>			
750 ch	NC	0	282 400
<b>765 LT SPIDER</b>			
765 ch	NC	0	372 500
<b>MERCEDES</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>CLASSE A</b>			
180 Progressive Line	7	6	450 39 150
200 Progressive Line	9	6	450 41 150
35 AMG 4Matic	19	60 000	91 650
45 AMG 4Matic+	31	60 000	79 200
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9	0	48 750
180 d Progressive Line	6	360	40 450
200 d Progressive Line	8	260	42 450
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 450 €			
<b>CLASSE A BERLINE</b>			
Surcoût 5 portes + 650 €			
<b>CLASSE B</b>			
180 Progressive Line	7	6	818 40 100
200 Progressive Line	9	6	818 42 100
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9	0	50 000
180 d Progressive Line	6	650	41 400
200 d Progressive Line	8	400	42 200
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 250 € à + 3 650 €			
<b>CLA COUPÉ</b>			
180 Progressive Line	7	6	450 43 700
200 Progressive Line	9	6	450 46 250
35 AMG 4Matic	19	60 000	69 750
45 AMG 4Matic+	31	60 000	83 350
250 e Progressive Line	9	0	54 750
180 d Progressive Line	6	400	45 000
200 d Progressive Line	8	280	47 550
220 d Progressive Line 4Matic	10	410	52 350
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 200 €			
<b>CLA SHOOTING BRAKE</b>			
Surcoût Coupé + 1 200 €			
<b>GLA</b>			
180 Progressive Line	7	6	2 370 44 550
200 Progressive Line	9	6	2 370 46 300
35 AMG 4Matic	19	60 000	69 700
45 AMG 4Matic	31	60 000	83 350
250 e Progressive Line	9	0	54 850
180 d Progressive Line	6	1 583	45 450
200 d Progressive Line	8	1 583	47 200
220 d Progressive Line 4Matic	10	3 151	53 900
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 600 €			
<b>EOA</b>			
250+	7	2 000	46 950
350 AMG Line 4Matic	10	0	64 700
Surcoût Progressive Line : "base" + 8 800 €			
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €			
<b>GLB</b>			
200 Progressive Line	9	6	3 731 49 750
35 AMG 4Matic	19	60 000	73 150
200 d Progressive Line	8	2 804	50 650
220 d Progressive Line 4Matic	10	5 231	57 350
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 600 €			
<b>EOB</b>			
250+	7	2 000	46 950
350 AMG Line 4Matic	10	0	68 150
Surcoût Progressive Line : "base" + 12 250 €			
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 2 000 €			

LEVANTE			
GT	21	60 000	111 500
Modena	32	60 000	149 000
<b>QUATTROPORTE</b>			
Modena	32	60 000	174 500
<b>GRANTURISMO</b>			
Modena	39	60 000	181 350
Trofeo	46	60 000	225 650
Folgore	10	0	199 900
<b>MC20</b>			
630 ch	58	60 000	251 950
<b>MC20 CIELO</b>			
630 ch	NC	60 000	287 250
<b>MAZDA</b>			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>2</b>			
1.5 SkyActiv-G 90 ch Centre-Line	4	0	20 250
1.5 SkyActiv-G 90 ch Exclusive-Line	5	6	150 26 100
1.5 SkyActiv-G 115 ch Centre-Line	6	0	

CLASSE C			
200 Avantgarde Line	11	2 036	55 400
43 AMG 4Matic	29	60 000	80 900
63 AMG S E-Performance	37	3 331	135 600
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	0	64 250
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15	0	73 000
200 d Avantgarde Line	9	1 525	54 600
220 d Avantgarde Line	11	1 500	58 800
300 d e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	0	67 900
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 950 €			
Surcoût Limited Edition : 63 AMG S E-Performance + 2 350 €			
CLASSE C BREAK			
Surcoût : berline + 1 500 €			
CLASSE C ALL-TERRAIN			
200	11	5 927	60 250
220 d	11	4 260	63 650
GLC			
43 AMG	31	60 000	89 000
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	0	72 650
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	15	0	75 450
63 AMG S E-Performance	37	8 770	139 400
200 d Avantgarde Line	NC	NC	60 150
220 d Avantgarde Line	11	5 950	64 500
450 d Avantgarde Line	25	13 626	77 200
300 d Avantgarde Line	11	0	75 300
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 800 €			
Surcoût Limited Edition : 63 AMG S E-Performance + 3 500 €			
GLC COUPÉ			
200 AMG Line	11	9 804	69 700
43 AMG	31	NC	87 800
300 e Hybrid EQ AMG Line	11	0	83 000
400 e Hybrid EQ AMG Line	15	0	86 600
63 AMG S E-Performance	37	8 770	141 300
220 d AMG Line	11	6 740	73 900
450 d AMG Line	25	NC	87 700
300 d e AMG Line	11	0	86 950
Surcoût Limited Edition : 63 AMG S E-Performance + 4 000 €			
CLASSE E			
200 Avantgarde Line	11	3 761	65 450
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	0	73 650
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15	0	83 500
53 AMG Hybrid 4Matic+	34	0	113 150
200 d Avantgarde Line	NC	NC	63 150
220 d Avantgarde Line	11	4 010	68 600
450 d Avantgarde Line 4Matic	25	9 668	89 950
300 d e Avantgarde Line	11	0	75 600
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 5 950 €			
Surcoût Exclusive Line : AMG Line + 5 400 €			
CLASSE E BREAK			
Surcoût : berline + 2 500 €			
CLASSE E ALL-TERRAIN			
220 d	11	8 023	77 450
450 d	25	14 305	96 400
300 d e	11	0	88 050
CLE COUPÉ			
200 AMG Line	11	3 404	66 300
300 AMG Line 4Matic	15	7 151	69 150
450 AMG Line 4Matic	26	17 414	77 800
53 AMG 4Matic+	34	80 000	92 450
300 e Hybrid EQ AMG Line	NC	0	72 000
220 d AMG Line	11	3 670	68 150
CLE CABRIOLET			
200 AMG Line	11	6 544	74 650
300 AMG Line 4Matic	15	11 340	77 900
450 AMG Line 4Matic	26	31 791	86 550
53 AMG 4Matic+	34	80 000	100 200
220 d AMG Line	11	5 785	76 500
EQE			
300 Executive Line	8	0	69 900
350 + Electric Art	NC	0	81 250
53 AMG 4Matic+	15	0	125 600
Surcoût AMG Line : Executive Line + 10 950 €			

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 €			
OASHQAI			
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 €			
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-Force	3	0	52 300
396 ch Evolve+ 87 kWh e-Force	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-Force 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	0	2 000 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	0	2 000 32 000
Electric 156 ch Edition	4	0	2 000 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
Electric 113 ch Edition	NC	0	2 000 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	0	2 000 42 000
Électrique 156 ch GS	4	0	2 000 44 000
Surcoût GS : "base" + 850 € à + 1 700 €			
Surcoût Ultimate : GS + 2 450 € à + 2 500 €			
ASTRA			
1.2 Turbo 130 ch Edition	7	M	260 31 150
1.2 Turbo 136 ch Edition	7	0	32 650
Hybrid 180 ch GS	8	0	44 050
GS-e	10	0	49 150
Electric 156 ch Edition	4	0	2 000 38 990
Surcoût GS : Edition + 3 450 €			
ASTRA SPORTS TOURER			
1.5 Diesel 130 ch Edition	7	M	280 34 700
Surcoût : berline + 1 150 €			
GRANDLAND			
1.2 Turbo Hybrid 136 ch Edition	7	M	170 37 000
Hybride Rechargeable 195 ch Edition	8	0	41 990
Électrique 213 ch 73 kWh Edition	NC	0	2 000 42 490
Électrique 213 ch 82 kWh GS	7	0	2 000 45 990
Surcoût GS : Edition + 2 500 € à + 4 000 €			
COMBO LIFE			
Electric Elegance	4	0	2 000 36 850
Surcoût Elegance Pack : Edition + 3 950 €			

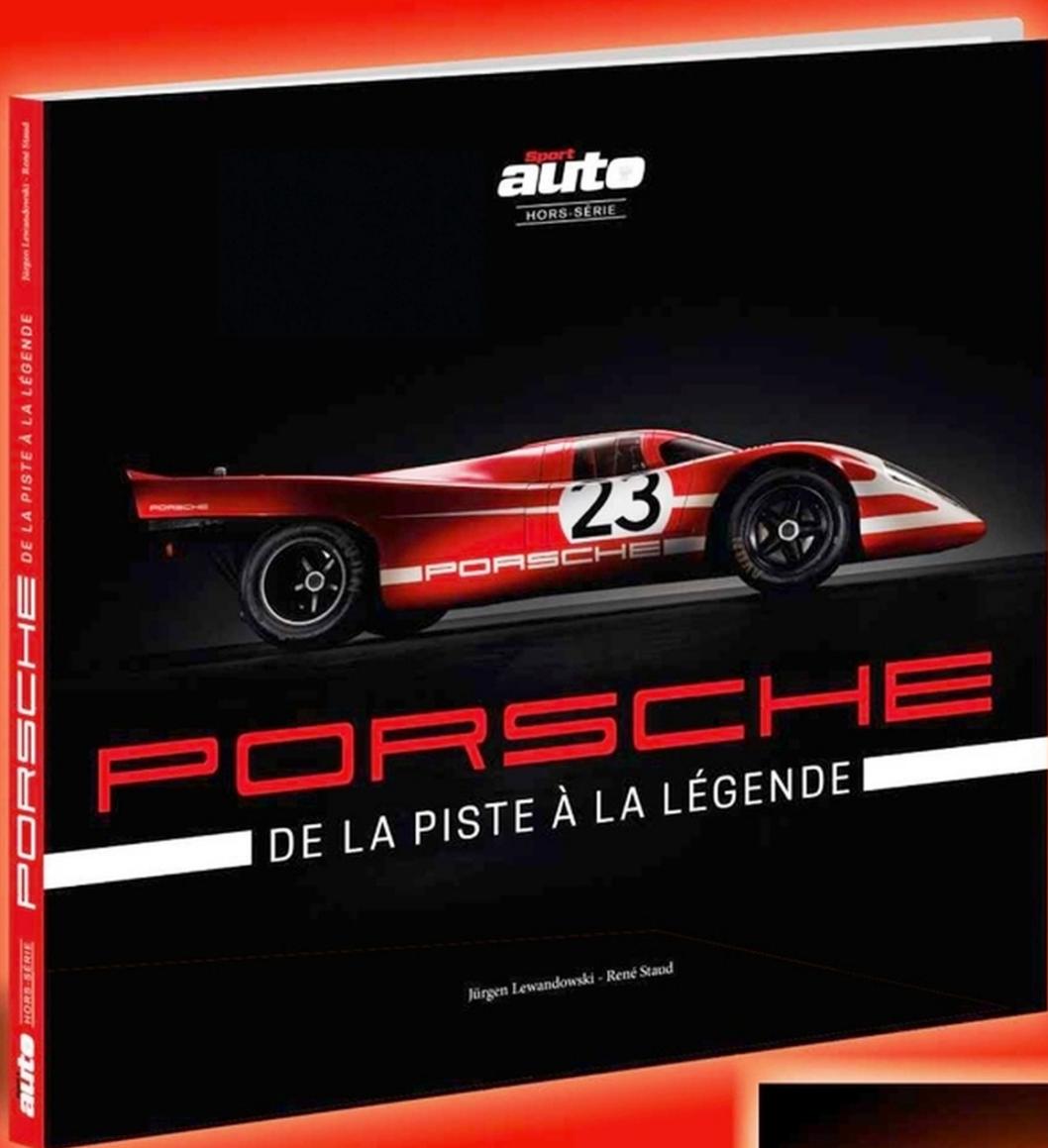
PEUGEOT				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
208				
1.2 Turbo 100 ch Style	5	0	20 850	
1.2 Hybrid 100 ch Style	5	0	23 550	
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7	0	26 250	
Électrique 136 ch Style	4	2 000	34 100	
Électrique 156 ch Allure	4	2 000	37 400	
Surcoût Allure : Style + 1 900 € à + 2 000 €				
Surcoût GT : Allure + 1 900 €				
208				
1.2 Turbo 100 ch Style	5	280	26 700	
1.2 Hybrid 136 Style	7	0	30 900	
Électrique 136 ch Style	4	2 000	39 250	
Électrique 156 ch Style	4	2 000	40 250	
Surcoût Allure : Style + 1 800 €				
Surcoût GT : Allure + 1 700 €				
308				
1.2 Hybrid 136 ch Style	7	0	31 950	
Plug-in Hybrid 180 ch Allure	8	0	42 820	
1.5 BlueHDi 130 ch Style	7	280	34 420	
Électrique 156 ch Style	4	2 000	42 500	
Surcoût Allure : Style + 1 400 € à + 1 850 €				
Surcoût GT : Allure + 2 600 €				
308 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
408				
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7	0	37 000	
Plug-in Hybrid 225 ch GT	10	0	51 250	
Électrique 210 ch Allure	7	2 000	43 900	
Surcoût GT : Allure + 4 000 €				
3008				
1.2 Hybrid 136 Allure	7	170	38 490	
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	0	42 990	
Électrique 210 ch Allure	7	2 000	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	
508 SW				
Surcoût : berline + 1 300 €				
5008				
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7	1120	40 490	
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8	0	44 990	
Électrique 210 ch Allure	7	2 000	46 990	
Surcoût GT : Allure + 4 500 €				
PORSCHE				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
718 CAYMAN				
2.0	19	60 000	65 647	
S	24	60 000	79 017	
GTS 4.0	30	60 000	93 070	
GT4 RS	40	60 000	159 082	
Surcoût Style Edition : 2.0 + 8 482 €				
718 BOXSTER				
2.0	19	60 000	67 886	
S	24	60 000	81 067	
GTS 4.0	30	60 000	95 110	
Spyder RS	40	60 000	159 052	
Surcoût Style Edition : 2.0 + 8 332 €				
911 COUPÉ				
Carrera	NC	60 000	131 700	
Carrera T	NC	NC	145 100	
Carrera GTS	NC	60 000	174 900	
NOUVELLE 911 CABRIOLET				
Carrera T	NC	NC	159 300	
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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Surcoût : berline + 16 € à + 990 €				
4	NC	0	117 460	
4S	NC	0	130 068	
Turbo	NC	0	181 048	
Turbo S	NC	0	216 692	
TAYCAN CROSS TURISMO				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
4	24	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	
PANAMERA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
4	24	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	
SCÉNIC E-TECH				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
170 ch Automatique confort Evolution	4	2 000	39 990	
220 ch Grande autonomie Techno	4	2 000	46 990	
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €				
ESPACE				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7	0	45 000	
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 000 €				
MACAN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
2.0	16	60 000	72 086	
T	16	60 000	77 276	
S	26	60 000	81 873	
GTS	33	60 000	98 626	
MACAN ELECTRIQUE				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Propulsion	NC	0	82 959	
4	NC	0	86 439	
4S	NC	0	93 091	
Turbo	NC	0	118 910	
CAYENNE				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
3.0	24	60 000	102 200	
S	37	60 000	122 400	
GTS	40	NC	144 700	
E-Hybrid	19	0	116 800	
S E-Hybrid	24	0	126 700	
Turbo E-Hybrid	53	0	188 400	
CAYENNE COUPE				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
3.0	24	60 000	106 900	
S	37	60 000	127 400	
GTS	40	NC	146 100	
E-Hybrid	19	0	118 600	
S E-Hybrid	24	0	130 700	
Turbo E-Hybrid	53	0	192 000	
RENAULT				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CLIO V				
1.0 SCe 65 ch Evolution	4	100	19 300	
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	0	20 700	
E-Tech Hybride 145 ch Evolution	5	0	23 900	
1.0 Eco-6 100 ch Evolution	5	0	20 400	
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	5	0	22 600	
5 E-TECH				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
120 ch Automatique Urbaine Evolution	5	2 000	27 990	
150 ch Automatique Confort Techno	4	2 000	33 490	
Surcoût : Techno + Evolution + 2 000 €				
CAPTUR				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	400	24 900	
1.3 Mild Hybrid 160 ch Evolution	8	400	27 200	
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5	0	28 900	
1.0 Eco-6 100 ch Evolution	5	125	25 300	
Surcoût : Techno + Evolution + 2 600 €				
Surcoût : Esprit Alpine : Techno + 2 300 €				
MÉGANE E-TECH				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
130 ch Automatique urbaine Equilibre	4	2 000	34 000	
130 ch Automatique confort Evolution	4	2 000	38 000	
220 ch Automatique confort Techno	4	2 000	40 000	
Surcoût : Iconic : Cinq : Techno + 2 000 €				
SYMBIOZ				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
E-Tech Full Hybrid 145 ch Techno	5	0	34 900	
Surcoût : Esprit Alpine : Techno + 1 500 €				
Surcoût : Iconic : Esprit Alpine : Techno + 1 500 €				
ATECA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
1.0 TSI 115 ch Coda	6	1388	33 955	
1.5 TSI 150 ch Coda DSG	8	1629	38 415	
2.0 TDI 150 ch Coda DSG	8	983	42 415	
Surcoût : Xperience : Coda + 6 985 €				
SKODA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
FABIA				
1.0 MPI 80 ch Active	4	0	20 400	
1.0 TSI 95 ch Selection	4	75	23 290	
1.0 TSI 116 ch Selection DSG	5	0	24 940	
1.5 TSI 200 ch Selection DSG	8	100	26 940	
Surcoût : Selection : Active + 1 650 €				
Surcoût : Monte Carlo : Selection + 3 400 €				
SUBARU				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
IMPREZA				
e-Boxer Confort	8	13 014	34 990	
Surcoût Premium : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €				
SOLTERRA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
71,4 kWh Confort	8	0	59 990	
Surcoût Luxury : Confort + 4 000 €				

SUZUKI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
<b>IGNIS</b>				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4	0	17 190	
Surcoût Privége : Avantage + 1 620 €				
Surcoût Pack : Privége + 1 150 €				
<b>SWIFT</b>				
1.2 Hybrid Avantage	4	0	18 990	
Surcoût Privége : Avantage + 1 200 €				
Surcoût Pack : Privége + 900 €				
<b>VITARA</b>				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	NC	NC	25 990	
1.5 Dualjet Hybrid Privége	NC	NC	29 990	
Surcoût Privége : Avantage + 1 000 €				
Surcoût Style : Privége + 1 650 €				
<b>SWACE</b>				
1.8 Hybrid Privége	5	0	33 750	
Surcoût Pack : Privége + 2 500 €				
<b>S-CROSS</b>				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	100	28 390	
1.5 Dualjet Hybrid Privége	5	50	32 390	
Surcoût Privége : Avantage + 1 200 €				
Surcoût Style : Privége + 2 400 €				
<b>ACROSS</b>				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10	0	59 290	
<b>TESLA</b>				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
<b>MODEL 3</b>				
Propulsion	7	0	41 490	
Grande Autonomie	11	0	50 490	
Performance	12	0	57 490	
<b>MODEL Y</b>				
Propulsion	6	2 000	44 990	
Grande Autonomie Propulsion	6	2 000	46 990	
Grande Autonomie Transmission intégrale	11	0	51 990	
Performance	12	0	57 990	
<b>MODEL S</b>				
Dual Motor	9	0	92 990	
Plaid	15	0	107 990	
<b>MODEL X</b>				
Dual Motor	9	0	99 990	
Plaid	15	0	114 990	
<b>TOYOTA</b>				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
<b>AYGO X</b>				
1.0 WT-i 72 ch Dynamic	4	0	18 900	
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Collection : Design + 2 600 €				
<b>YARIS</b>				
GR	17	100	46 300	
116 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 €				
<b>YARIS CROSS</b>				
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 €				
<b>C-HR</b>				
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	5	0	34 900	
2.0 Hybride 200 ch Design	8	0	38 900	
Hybride Rechargeable 225 ch Dynamic	8	0	40 900	
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 € à + 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				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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 €				
<b>COROLLA TOURING SPORTS</b>				
Surcoût : berline + 2 100 €				
<b>PRIUS</b>				
Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8	0	43 900	
Surcoût Design : Dynamic + 2 600 €				
Surcoût Lounge : Design + 5 000 €				
<b>RAV4</b>				
Hybride Dynamic	9	100	23 000	
Hybride Rechargeable Design AWD	9	0	50 450	
Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €				
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 € / Design + 7 600 €				
<b>BZ4X</b>				
Pure	5	0	39 900	
Surcoût Origin : Pure + 4 000 €				
<b>MIRAI</b>				
Lounge	4	0	73 000	
Surcoût Executive : Lounge + 7 000 €				
<b>HIGHLANDER</b>				
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	100	53 210	
<b>LAND CRUISER</b>				
204 D-4D LeCap	11	100	60 000	
Surcoût Life : LeCap + 3 000 €				
Surcoût Légende : Life + 8 000 €				
Surcoût Lounge : Légende + 7 000 €				
Surcoût First Edition : Lounge + 5 000 €				
<b>GR SUPRA</b>				
2.0 Safety	15	100	45 600	
3.0	23	100	48 600	
Surcoût "base" : Safety - 1 000 €				
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 € à + 5 000 €				
<b>PROACE CITY VERSO</b>				
1.2 WT-i 110 ch Dynamic	6	100	25 900	
1.5 D-4D 100 ch Dynamic	5	100	26 850	
1.5 D-4D 130 ch Dynamic	7	100	28 450	
Electric 50 kWh Dynamic	7	100	40 295	
Surcoût Executive : Dynamic + 3 500 €				
Surcoût Lounge : Executive + 3 500 €				
<b>VOLKSWAGEN</b>				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
<b>POLO</b>				
1.0 MPI 80	4	100	21 630	
1.0 TSI 95 ch Life	5	100	24 975	
1.0 TSI 116 ch Style DSG	6	100	28 880	
GTI	11	100	34 940	
Surcoût VW Edition : Life - 270 €				
Surcoût Life Plus : Life + 585 €				
Surcoût Style : Life Plus + 585 €				
Surcoût R-Line : Style + 970 €				
Surcoût R-Line Edition : Style + 925 €				
<b>T-CROSS</b>				
1.0 TSI 95 ch Life	5	100	26 600	
1.0 TSI 116 ch Life	6	100	28 150	
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	100	35 000	
Surcoût VW Edition : Life + 0 €				
Surcoût Life Plus : Life + 1 140 €				
Surcoût Style : Life Plus + 3 870 €				
Surcoût R-Line : Style + 320 €				
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 2 000 €				
<b>TAIGO</b>				
1.0 TSI 95 ch	5	100	150	
1.0 TSI 116 ch	6	100	170	
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	100	330	
Surcoût Life : "base" + 2 930 €				
Surcoût VW Edition : Life + 1 320 €				
Surcoût Life Plus : Life + 440 €				
Surcoût R-Line : Life Plus + 1 800 €				
Surcoût Style : R-Line + 1 930 €				
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 930 €				
<b>T-ROC</b>				
1.0 TSI 116 ch	6	100	540	
1.5 TSI 150 ch Life	8	100	650	
2.0 TDI 116 ch	6	100	30 800	
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	100	41 160	
Surcoût Life : "base" + 4 730 €				
Surcoût VW Edition : Life - 250 €				
<b>T-ROC CABRIOLET</b>				
1.0 TSI 116 ch Style	6	100	898	
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	100	1 504	
Surcoût R-Line : Style + 4 610 €				
<b>GOLF</b>				
1.5 TSI 116 ch	6	100	190	
1.5 TSI 150 ch Life Plus DSG	6	100	34 930	
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	100	41 470	
GTI	16	100	4 818	
GTI Clubsport	19	100	11 803	
R	22	100	30 624	
eHybrid 204 ch Life Plus	8	0	44 340	
GTE	9	0	53 530	
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6	0	36 250	
2.0 TDI 150 Life Plus DSG	8	0	75	
Surcoût Life Plus : "base" + 2 210 €				
Surcoût VW Edition : "base" + 1 980 €				
Surcoût Style : Life Plus + 4 040 €				
Surcoût R-Line : Style + 120 €				
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 770 €				
<b>GOLF SW</b>				
1.5 TSI 116 ch Life Plus	6	100	210	
1.5 eTSI 116 ch Life Plus DSG	6	100	35 950	
1.5 eTSI 150 ch Style DSG	8	100	42 720	
2.0 TDI 116 ch Life Ius	6	0	37 270	
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	100	40 630	
Surcoût Life Plus : "base" + 2 210 €				
Surcoût VW Edition : "base" + 1 980 €				
Surcoût Style : Life Plus + 4 040 €				
Surcoût R-Line : Style + 120 €				
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 770 €				
<b>ID.3</b>				
Pure 170 ch	5	2 000	34 990	
Pro 204 ch	5	2 000	39 990	
Pro S 204 ch	5	2 000	42 990	
GTI	5	2 000	46 990	
eHybrid 204 ch Life Plus	6	0	47 990	
Surcoût Life Max : "base" + 1 000 € à + 1 500 €				
<b>TOURAN</b>				
1.5 TSI 150 ch Life Plus	8	100	1 386	
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	100	1 283	
Surcoût Style : Life Plus + 4 170 €				
<b>ID.BUZZ</b>				
Pro 286 ch 79 kWh 5 places	6	0	52 850	
Pro 286 ch 86 kWh 7 places	6	0	58 400	
GT 79 kWh 5 places	5	0	69 515	
GT 86 kWh 7 places	6	0	72 800	
<b>TIGUAN</b>				
1.5 eTSI 130 ch	7	100	898	
1.5 eTSI 150 ch Elegance	8	100	1 436	
eHybrid 204 ch Life Plus	8	0	53 900	
eHybrid 272 ch Elegance	9	0	61 150	
2.0 TDI 193 ch Life Plus	8	100	1 668	
2.0 TDI 193 ch R-Line Exclusive 4Motion	10	100	10 280	
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 Edition : R-Line + 920 €				
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 7 100 €				
<b>TAYRON</b>				
1.5 eTSI 150 ch Life Plus	8	100	1 629	
eHybrid 204 ch Life Plus	8	0	57 300	
eHybrid 272 ch R-Line	9	0	62 500	
Surcoût VW Edition : Life Plus + 1 100 €				
Surcoût R-Line : Life Plus + 3 000 €				
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 6 100 €				
<b>ID.4</b>				
Pure 170 ch	5	2 000	43 990	
Pro 286 ch	6	2 000	45 990	
GTI	5	0	63 000	
Surcoût Life Max : "base" + 2 000 €				
<b>ID.5</b>				
Pro 286 ch	6	0	50 500	
GTI	5	0	65 400	
Surcoût Life Max : "base" + 1 000 €				
<b>PASSAT</b>				
1.5 eTSI 150 ch	8	100	210	
eHybrid 204 ch	8	0	43 890	
Surcoût VW Edition : Life - 250 €				
<b>XC60</b>				

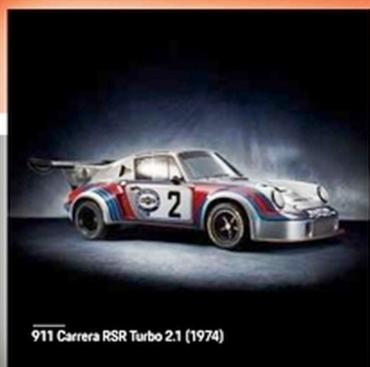
# UN OUVRAGE EXCEPTIONNEL ALLIANT PUISSANCE ET DESIGN



**Sport**  
**auto**  
HORS-SÉRIE

Porsche, symbole d'excellence et de vitesse, a marqué l'histoire des circuits avec des modèles légendaires. Chaque modèle, fruit d'une ingénierie de pointe, repousse les limites de la technologie et du design. Pilotes et passionnés partagent une admiration sans bornes pour ces machines qui, course après course, redéfinissent la notion de vitesse et d'endurance. Cet ouvrage, richement illustré par des photos spectaculaires, vous invite à explorer l'univers fascinant de cette marque iconique.

**EN VENTE  
ACTUELLEMENT  
EN KIOSQUE**



911 Carrera RSR Turbo 2.1 (1974)



917/20 (1971)



919 Hybrid (2013-2017)

À découvrir dans notre prochain numéro

N°  
174

le 26 décembre



GREG

## Dossier essais : spécial sportives

En guise de friandises sous le sapin, nous vous avons concocté un dossier spécial sportives. À l'essai, la MG Cyberster, la Maserati GranTurismo Folgore et l'Abarth 600e, trois électriques survoltées. La nouvelle BMW M5 sauve l'honneur des thermiques avec un V8 sous le capot et 727 ch au compteur!



DENIS MEUNIER



IVO HERCIC

1<sup>er</sup> essai : Skoda Elroq

Jusqu'ici, la gamme Skoda électrique se limitait à l'Enyaq, un SUV familial de 4,65 m. La marque tchèque va lui donner un petit frère, l'Elroq, lui aussi électrique et d'une longueur de 4,49 m. De quoi rester accueillant tout en faisant baisser les prix, annoncés à partir de 33 300 €. Bon plan à venir ?

Et où que vous  
soyez, sur  
SMARTPHONE  
et  
TABLETTE

EN KIOSQUE LE 20 DÉCEMBRE

NE MANQUEZ PAS LE NUMÉRO 111  
DE L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & SUV  
156 PAGES - 6,50 €

Les nouveautés se bousculent chez les constructeurs. L'Auto-Journal Évasion & SUV vous présente les plus marquantes : Alpine A390, Audi Q6, BMW Klasse X, Citroën C5 Aircross, Dacia Bister, Renault Emblème, Skoda Elroq... Également dans ce numéro, nos "Super-essais" des Porsche Macan et Renault Symbioz.



Et aussi... En kiosque

Une publication du groupe Reworld Media

axel springer

REWORLD  
MEDIA

## ÉDITEUR

ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)

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

Directeur de la publication : Gautier Normand

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

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

www.autojournal.fr

E-mail : autojournal@reworldmedia.com

## RÉDACTION

Rédacteur en chef : Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Rou mestand (01 41 33 55 94)

Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital

Directeur artistique : Yannis Jacoby-Koaly

Essais : Méline Priam (cheffe de rubrique), Cyril Biotteau

Technique : Frédéric Haas

Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction : Denis Riffade

Maquette : Pykha

Secrétariat de rédaction : Vediteam

Photographe : Yann Lefebvre

Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitié

## DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan

Éditeur : Tommaso Albinati

## PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52

Directrice générale : Élodie Brétaudeau Fonteilles

Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (01 41 33 29 21)

Contact publicité : Christian Touzay (01 41 33 52 21)

Planning : Angélique Consoli (01 41 33 53 52),

Stéphanie Guillard (01 41 33 53 50)

Trafic : Laurie Benevent (01 45 19 58 68)

## MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54

Directrice de publicité : Julie Aldabo

## MARKETING

Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

## ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud

Cheffe de produit : Julie Duarte

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

## SERVICE ABONNEMENTS

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

Internet : formulaire sur [www.serviceabomag.fr](http://www.serviceabomag.fr)

Courrier : Service Abonnements L'Auto-Journal 59898 Lille Cedex 9

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

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

Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, [abobelgique@edigroup.org](mailto:abobelgique@edigroup.org)) : 113,59 € (1 an, 25 n°).Suisse (Edigroup S.A., tél. : 022 860 84 01, [abonne@edigroup.ch](mailto:abonne@edigroup.ch)) : 172,70 CHF (1 an, 25 n°).

## FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat

Cheffe de fabrication : Bénédicte Larue

Responsable service presse : Sylvain Boulard (01 41 33 29 88)

Imprimeur : Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes

## AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne

Taux de fibres recyclées : 0 %

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



Date du dépôt légal : décembre 2024

Prix de vente : 4,40 €

Date de parution : 12 décembre 2024

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0323 K 82833



Centre PEFC  
Ce produit est issu de forêts gérées de manière durable et équitable  
PEFC-FRANCE.org



V O L V O

## LES OFFRES EXCLUSIVES VOLVO ACTENA

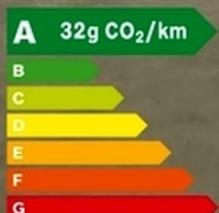
PROFITEZ DE NOS VÉHICULES IMMÉDIATEMENT  
DISPONIBLES AVANT FIN DÉCEMBRE  
JUSQU'À 14.900€ D'AVANTAGE CLIENT\*

### NOUVEAU VOLVO **XC90** HYBRIDE RECHARGEABLE



JUSQU'À FIN DÉCEMBRE : DES OFFRES EXCEPTIONNELLES SÉLECTIONNÉES  
POUR VOUS SUR DES VÉHICULES NEufs OU DE DIRECTION  
CHOISISSEZ VOTRE ÉNERGIE : ESSENCE, ÉLECTRIQUE, HYBRIDE, MICRO-HYBRIDE

RC5 PARIS B 390 634277



Modèle présenté : Volvo XC90 T8 AWD hybride rechargeable Ultra Chrome avec options et accessoires.  
Consommation : 1.3 l/100 km – CO<sub>2</sub> rejeté 32 g/km. Autonomie électrique : 69 km.

Valeurs données selon le cycle mixte WLTP qui peuvent varier selon la conduite et l'environnement.

Plus d'informations sur [actena.fr](http://actena.fr)

\*Exemple pour un Volvo XC90 Ultimate, hybride rechargeable. Prix tarif de 107 230 €, remisé à 92 330€.

Offre valable jusqu'au 31 décembre 2024, pour les véhicules en stock, disponibles immédiatement dans nos concessions Volvo Actena.

**WWW. ACTENA.FR**

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

75 PARIS 16      01 44 30 82 30  
92 NEUILLY      01 46 43 14 40  
92 NANTERRE      01 47 21 10 07  
78 PORT MARLY      01 39 17 12 00  
78 MAUREPAS      01 30 50 67 00  
78 BUCHELAY      01 34 79 92 92

56, AVENUE DE VERSAILLES  
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE  
53 AVENUE DU MARECHAL JOFFRE  
8, ROUTE DE ST GERMAIN  
ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER  
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

**ACTENA**  
AUTOMOBILES

**PRIOD**

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21



Optez pour les chargeurs OSRAM et roulez en toute confiance, sans jamais craindre de tomber en panne de batterie !



Pour plus d'informations

Découvrez les chargeurs de batterie intelligent OSRAM Batterycharge, la solution idéale pour prolonger la durée de vie de votre batterie et garantir un démarrage sans souci, même en plein hiver. Grâce à leur technologie avancée et leur gestion automatique de la charge, ces chargeurs assurent une charge rapide, sûre et efficace, tout en protégeant votre batterie contre les risques de surcharge.

Quoi qu'il se passe sur la route, soyez prêt.

**OSRAM**



Eclairage Auto

Entretien des pneus

Entretien de la batterie

Lampes d'inspection

Disponible dans les centres auto Autobacs, l'Auto E.Leclerc, Feu Vert, Roady et Screwfix