SEPM TOP ventes

Du 26 décembre 2024 au 8 janvier 2025

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1174

AUDI A5 AVANT

DACIA DUSTER

DOSSIER ESSAIS

Nos Coups de Cœur 2024

CITROËN C3

RENAULT 5

NOUVEAUTÉ

TOYOTA URBAN CRUISER

Il vise le Peugeot E-2008 !

ESSAIS DE NOËL

QUELLE SPORTIVE SOUS LE SAPIN ?

BMW M5

MASERATI GRANTURISMO

MG CYBERSTER

L 14595 - 1174 - F: 4,40 €

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

assemblée en France

renault 4
revient en électrique

scannez pour obtenir votre R4 R Pass
recevez votre Renault 4 parmi les premiers

2025, l'année du 4

dans les concessions Renault en 2025

renault.fr

véhicule en cours d'homologation, prochainement disponible à la commande. plus d'informations sur renault.fr

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

Nouvelle Volkswagen Golf eHybrid

Jusqu'à 144 km d'autonomie en mode 100 % électrique.*

Golf. C'est pour la vie.

Modèle présenté : Nouvelle Golf GTE, certains équipements sont en option. Plus d'informations sur volkswagen.fr

* Jusqu'à 144 km d'autonomie en mode 100 % électrique combiné WLTP pour une Nouvelle Golf Style 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'informations auprès de votre Partenaire.

Cycles mixtes de la gamme Nouvelle Golf eHybrid (l/100 km) WLTP : 0,3-0,4. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 6-8. Valeurs au 15/02/2024, 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.

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

N°1174

Du 26 décembre 2024
au 8 janvier 2025

Toyota Urban Cruiser/P. 10

Skoda Elroq/P. 26

Alpine A290/P. 42

Dacia Duster/P. 45

SOMMAIRE

Découvrir

10 **Toyota Urban Cruiser**
16 L'actu de votre marque : **Audi, BMW, Ford, Mazda**

Comprendre

18 Enquête : **l'intelligence artificielle** va transformer nos voitures
22 Zone rouge : **Renault 5 Turbo 3E,** les premières photos

Conduire

26 **Skoda Elroq** 85 286 ch/82 kWh
32 **Citroën ë-C3** 113 ch/44 kWh - **Dacia Spring** 65 ch/27,4 kWh
40 Les préférées de la rédaction
Les huit voitures coups de cœur de nos essayeurs en 2024. Et aussi… celles qu'ils ont détestées!
50 Les Experts : **Suzuki Swift** 1.2 Hybrid SHVS 82 ch
74 Dossier essais : à chacun son sport!
Abarth 600e 240 ch
MG Cyberster 510 ch
Maserati Granturismo Folgore 761 ch
BMW M5 727 ch
76 **Mini Cooper** S 204 ch
78 Le chef des essais vous répond

Vibrer

80 **La Ford Mustang** a 60 ans!
86 **Formule 1 : McLaren** renverse la table
88 Rétro : **Citroën Visa Chrono** (1982)

S'offrir

92 Configurateur : **Volkswagen Golf**
96 Occasion : **Audi Q5**
98 Prix du neuf
Le tarif des voitures neuves

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

Abarth 600e/P. 54

MG Cyberster/P. 58

Maserati Granturismo/P. 64

BMW M5/P. 70

Citroën ë-C3/Dacia Spring/P. 32

FERRARI F1

LA QUÊTE DE L'EXCELLENCE

Sport auto
HORS-SÉRIE

FERRARI

ENTRE VICTOIRES & DÉFIS

EN VENTE ACTUELLEMENT

ÉDITO

ABONNEZ-VOUS !
Retrouvez toutes nos offres p. 79 et sur www.kiosquemag.com

LAURENT VILLARON

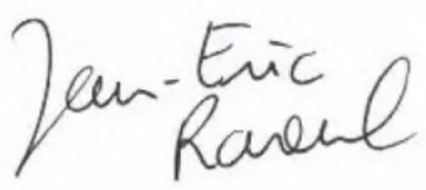
UN PETIT AIR DE FÊTE

Ce dernier numéro de l'année ouvre, comme c'est l'usage, le moment des bilans. Alors, que retenir de cette année 2024 ? D'abord, la fantastique réussite du Mondial de l'auto parisien. Pas seulement par sa fréquentation ou le nombre de constructeurs présents. Mais aussi et surtout par l'intérêt qu'il a réussi à recréer autour de l'automobile pendant quelques semaines. Cela n'était pas gagné d'avance, surtout après l'annonce de la disparition du Salon de Genève. L'autre bonne nouvelle vient, comme nous vous l'annoncions en début d'année, du retour au catalogue de voitures plus accessibles. Elles ne sont pas encore assez nombreuses, c'est certain. Mais de la Renault 5 à la Citroën C3 en passant par les Dacia Duster, voire Bigster, il ne s'agit pas de modèles au rabais. Au contraire, chacune dans sa catégorie, elles font envie, sans exiger d'hypothéquer la maison pour repartir à leur volant.

Une autre tendance de 2024 a été le retour au pragmatisme, certes un peu contraint et forcé, de la part des constructeurs. Ils ont acté que le SUV électrique à 50 000 € (voire beaucoup plus, si affinités…), proposant au mieux 300 km d'autonomie réelle sur autoroute, cela ne faisait pas rêver grand monde. Aussi, une flopée de modèles récents, qui nous étaient promis en pur électrique, parangons d'une transition écologique fraîche et joyeuse, nous sont revenus comme par enchantement équipés de moteurs à pistons. Pourquoi s'en réjouir ? Pas par anti-électrification primaire. Mais simplement parce que ces versions thermiques, souvent hybridées, correspondent par leur ratio prix/service rendu à ce que les clients attendent d'une voiture. Est-ce le signe d'une condamnation définitive des voitures électriques ? Certainement pas. Il faut juste attendre que le coût de cette technologie retombe à des niveaux plus raisonnables. Des évolutions de la chimie des batteries, attendues à relativement court terme, pourront sans doute y aider.

Comme la période est aux réjouissances, nous passerons sous silence, pour ce numéro, les sources d'inquiétude mises en lumière cette année, d'un niveau global des ventes toujours décevant à la fragilité de l'industrie automobile européenne, en passant par une fiscalité française qui reste dans le flou. Toute la rédaction de *L'Auto-Journal* se joint à moi pour vous souhaiter une belle nouvelle année 2025.

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



ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

Vous défendez les voitures à moteur thermique pour 2035, bravo. Vous pourriez défendre aussi les voitures Crit'Air 3 qui, dans 15 jours, n'auront plus le droit d'aller à Paris. Il y aurait 610 000 habitants d'Île-de-France concernés… Ne peuvent-ils pas être défendus contre cette réglementation stupide ? À titre d'exemple, une petite Renault Modus est classée Crit'Air 3 quand un Porsche Cayenne de 450 ch, qui consomme 25 à 30 l/100 km, est en Crit'Air 2.

Richard Boulanger

Nous avons publié de nombreux sujets d'enquête sur ces fameuses zones à faibles émissions (ZFE), en soulignant leur caractère arbitraire et socialement discriminant. Les associations d'automobilistes se sont saisies du dossier. Pour autant, votre démonstration par l'absurde qui compare Modus et Cayenne ne tient pas. Les ZFE chassent les rejets polluants, en fonction des normes de dépollution, pas les émissions de CO_2, ce qui n'a rien à voir.

Dans votre numéro 1173 du 12 décembre, Camille Pinet dit que la Skoda Octavia Combi de 1964 est une propulsion à pont rigide. C'est inexact. À l'arrière, elle est équipée d'une redoutable suspension à roues indépendantes avec carrossage très variable, assurée par un ressort à lames transversal.

Jacky Biauzon

Vous avez parfaitement raison et cela a échappé à notre vigilance. L'Octavia disposait en effet d'un châssis poutre et d'une suspension à quatre roues indépendantes, plutôt innovante… à défaut d'être parfaitement rigoureuse.

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE

BUGATTI

UN BEL ÉCRIN POUR NOËL

Nombre d'acquéreurs considèrent leur Bugatti comme une véritable œuvre d'art. C'est sans aucun doute ce qui a poussé la société allemande Fahrengold à concevoir une vraie scène d'exposition en guise de garage. Pensé pour mettre en valeur votre supercar, cet écrin est doté de son propre système de sécurité, d'une régulation de la température et de l'humidité. D'autres options de personnalisation, à commencer par l'emblématique signature "EB" de Bugatti, rétroéclairée, sont également de la partie. Le garage FG-01 Bugatti Edition se pare aussi de détails raffinés tels que des placards habillés de cuir "bleu Bugatti" et incrustés du logo de la marque, un espace d'exposition dédié aux objets de collection et une plaque personnalisée contenant les informations relatives au véhicule.

TOYOTA URBAN CRUISER

Clone intelligent

Toyota tire profit de sa collaboration avec Suzuki pour dégainer son nouveau modèle électrique, lequel est la reproduction technique du Suzuki eVitara. On attendait, un "bZ" avec un chiffre, ce sera un nom moins barbare et déjà connu.

Par **Didier Laurent** Photos **Gaël Thill**

4,29 m de long, soit 11 cm de plus que le Yaris Cross, pour ce SUV à batterie qui repousse ses roues aux quatre coins.

À partir de **35 000 €***

Commercialisation : **été 2025**

* Estimation

Deux écrans de bonne taille, et une ergonomie qui semble bonne. Les plastiques sont basiques mais solides.

La duplicité des modèles devient une habitude pour ces deux constructeurs japonais. Il y a eu la Toyota Corolla et la Suzuki Swace, le Toyota RAV4 et le Suzuki Across, voici maintenant le Toyota Urban Cruiser, jumeau technique du Suzuki eVitara.

Après un petit retard à l'allumage, Toyota veut mettre les bouchées doubles dans le domaine du véhicule à batterie. Dans un communiqué, il indique qu'il comptera d'ici 2026 dans sa gamme européenne 15 véhicules zéro émission, dont 6 seront 100 % électriques à batterie et utilisant une plateforme dédiée. Autrement dit, il y aura 9 véhicules hybrides, rechargeables ou non, capables de rouler sur une distance limitée en tout électrique, et 6 voitures dénuées de toute motorisation thermique, comme cet Urban Cruiser. Ce nom n'est pas nouveau chez Toyota, puisqu'il a été celui d'un petit SUV commercialisé en Europe entre 2009 et 2014. À l'heure où beaucoup de marques cherchent à réutiliser des noms déjà connus pour rendre plus familières leurs nouveautés électriques (comme Ford ou Renault, par exemple), on pourrait se demander si Toyota n'a pas raté son coup. Car il est possible que le succès commercial modeste de l'Urban Cruiser empêche son patronyme de parler à grand monde. Mais la logique du constructeur japonais est autre, puisque dans sa collaboration avec Suzuki, Toyota commercialise en Inde depuis 2022 un véhicule qui s'appelle Urban Cruiser Hyryder, qui est le clone du Maruti Suzuki Grand Vitara. L'Urban Cruiser présenté aujourd'hui permet donc de rester dans cette philosophie d'industrie partagée.

Toyota avance dans l'électrique, et promet 6 modèles zéro émission d'ici 2026. Il y a encore du boulot.

Il a sa propre personnalité

Doté d'un avant moins compliqué mais aussi moins spectaculaire que son cousin de chez Suzuki, l'Urban Cruiser utilise des surfaces plus lisses. Dans la gamme Toyota, il est nettement plus long qu'une Yaris Cross hybride : il mesure 4,29 m contre 4,18 m. Il est aussi 3,5 cm plus large (1,80 m) et 4,5 cm plus haut (1,64 m), ce qui en fait une voiture plus haute de 12 cm qu'un Peugeot E-2008, lequel est plus long d'un centimètre seulement.

Développé sur le thème Urban Tech, le style de l'Urban Cruiser adopte la philosophie Hammerhead (qui veut dire "tête de marteau") avec un avant et un arrière qui font penser sous certains angles à des productions Honda ou Volvo. Les feux à LED sont positionnés façon pixels à l'avant comme à l'arrière, où ils s'étendent sur la largeur du hayon. ➝

L'Urban Cruiser utilise par ailleurs la même carrosserie que l'eVitara, pour des questions d'économies d'échelle. Mais il parvient tout de même à dégager une autre personnalité, le traitement de ses extrémités permettant d'appréhender différemment une ligne de toit pourtant identique, mise en avant par une peinture biton.

Banquette coulissante, mais petit coffre

À l'intérieur, en revanche, c'est le jeu des sept erreurs. Le mobilier de bord est exactement le même chez Toyota que chez Suzuki. Seules les couleurs ou les textures de tissus peuvent éventuellement changer. Heureusement, la présence d'un combiné d'instruments numérique (10,25 pouces) et d'un écran central tactile (10,1 pouces) permettent à chaque marque de travailler sur sa propre charte graphique et d'éviter le mimétisme des affichages. *A priori*, Toyota aurait ajouté deux petits haut-parleurs en haut de la planche de bord, au pied des montants de pare-brise, mais il est possible qu'en découvrant la gamme Suzuki (d'ici l'été 2025) on découvre une option délivrant le même équipement. Toyota compte enfin sur les 12 couleurs d'ambiance pour se différencier de son cousin, car à vue d'œil, seul le changement de logo sur le volant indique qu'on est à bord d'une Toyota ou d'une Suzuki.

À bord, l'espace est plutôt bon, avec un plancher plat, typique des électriques, et une console centrale qui propose des rangements de bonne contenance en partie basse. À l'arrière, les équipements de confort offerts par les SUV thermiques commencent à se retrouver en électrique, avec une banquette 2/3 1/3 qui coulisse sur 16 cm. Toyota met ici à profit le grand

❶ Les places arrière bénéficient d'un plancher plat et de suffisamment d'espace pour les jambes, grâce à un empattement étiré à 2,70 m et une banquette coulissante sur 16 cm. ❷ Le volume de coffre est le grand perdant de l'architecture du véhicule : à peine plus de 300 dm³, soit comme une Renault Clio. ❸ 10,1 pouces pour cet écran tactile multifonction. La connectivité Apple CarPlay et Android Auto est assurée sans fil.

Avec une batterie de 49 kWh ou de 61 kWh, l'Urban Cruiser vise une autonomie estimée à 400 km.

La puissance de charge en courant continu, de 85 kW ou de 125 kW, est dans la moyenne.

Toyota appelle l'avant "Tête de marteau", très différent de celui de son cousin de chez Suzuki, présenté page 14.

Ce SUV sera proposé en 2 mais aussi 4 roues motrices, avec dans ce cas deux moteurs pour une puissance cumulée de 184 ch.

empattement de 2,70 m, soit 14 cm de plus que celui de la Yaris Cross. Malgré tout, le volume de coffre semble promis à la critique, surtout vis-à-vis de la concurrence. Car si Toyota n'a pas communiqué sur le sujet, le coffre du Suzuki eVitara est de seulement 306 dm³, soit digne de la catégorie inférieure. À titre de comparaison, le nouveau Hyundai Inster, long de seulement 3,83 m, offre un coffre jusqu'à 351 dm³, et bénéficie lui aussi d'une banquette qui coulisse sur 16 cm.

Deux batteries, deux transmissions, trois puissances

La plateforme technique de ce nouveau modèle a été développée par Suzuki, Daihatsu et Toyota, qui l'utiliseront chacun pour leurs propres modèles. Ce partenariat, initié en 2016, donne aujourd'hui plusieurs *cross badgings*, mais aussi l'utilisation de lignes de fabrication communes. Par exemple, cette Toyota est fabriquée en Inde, sur les mêmes chaînes que le Suzuki eVitara.

Sous le capot, on trouve trois types de motorisations, lesquelles sont associées à deux batteries. La première, de 49 kWh, est uniquement disponible avec un moteur de 145 ch. La plus grosse, de 61 kWh, alimente une machine électrique de 175 ch, mais aussi une version à deux moteurs (et donc quatre roues motrices) de 184 ch. Les deux batteries sont de technologie LFP (Lithium Fer Phosphate). Elles sont un peu moins chères et plus stables d'un point de vue thermique, mais aussi un peu moins efficaces sur le plan énergétique. Les autonomies seront confirmées d'ici quelques semaines, mais nous estimons un chiffre de 320 km pour la petite batterie, et 400 km pour la grosse.

Du côté de la recharge, hormis la présence en série du chargeur embarqué de 11 kW, l'accumulateur de 49 kWh peut encaisser seulement 85 kW en courant continu sur borne rapide, alors que la batterie de 61 kWh peut grimper à 125 kW. Le poids de la voiture varie entre 1715 kg et 1883 kg (1773 kg pour la version 175 ch). L'Urban Cruiser sera présenté pour la première fois au public à l'occasion du Salon de Bruxelles, du 11 au 19 janvier.

L'avis de *L'Auto-Journal*

Grâce à cette collaboration avec Suzuki, Toyota ajoute un nouveau modèle électrique à sa gamme en limitant ses coûts de développement et de production. Le prix sera-t-il aussi bon pour le client ? C'est à souhaiter, car la concurrence est rude *(lire page suivante)* et il lui faudra un positionnement malin pour assurer son succès commercial.

TROIS CONCURRENTS POUR

Ces trois SUV électriques présentent des dimensions proches du Toyota Urban Cruiser. Ils sont donc ses principaux concurrents, même s'ils ne sont pas les seuls.

SUZUKI eVITARA

Le concurrent interne

Il n'a pas le même faciès, mais il est l'opposant naturel à l'Urban Cruiser, car il s'agit de la même voiture sur le plan technologique.

Le Suzuki eVitara arbore les mêmes dimensions extérieures que l'Urban Cruiser, au centimètre près. Si on le regarde de face, on le trouvera très différent du modèle Toyota, car sa calandre, ses phares et l'esprit de son design lui sont propres.

Des différences ténues

À part cela, à l'arrière, l'eVitara a joué la carte d'une autre signature lumineuse, mais les panneaux de carrosserie et le masque des feux sont strictement identiques aux deux voitures. Les jantes seront là aussi de 18 ou 19 pouces, avec des dessins différents. Mais en mettant les deux voitures de profil peut-être qu'il sera impossible de les distinguer.

Au final, quelles seront les différences ? Peut-être le prix, le détail de la garantie, l'étendue du réseau de distribution, la politique commerciale et *in fine* le savoir-faire du vendeur. Les réglages des trains roulants et des suspensions ne seront peut-être pas les mêmes, mais pour détecter des nuances de confort ou de comportement entre les deux voitures, il faudra attendre les premiers essais.

À partir de **35 000 € ***

Commercialisation : **été 2025**

*Estimation.

PEUGEOT E-2008

La valeur sûre

Sur nos routes depuis 2020, le 2008 électrique a progressé et fait ses preuves. Il est en seconde partie de carrière, mais il reste dans le coup.

L'E-2008 est *a priori* plus cher que ne le sera l'Urban Cruiser, mais on est dans la catégorie supérieure en matière de finition et de technologie embarquée. Le SUV Peugeot étant dans la seconde partie de sa vie commerciale, il ne bénéficie plus de l'effet nouveauté, mais son style agressif (il a été restylé cette année) est toujours attractif. À l'intérieur, l'espace habitable est dans la moyenne, mais son volume de coffre est plus généreux que celui du Toyota.

Son moteur de 156 ch peut apparaître un peu juste face à la cavalerie de 175 ch de l'Urban Cruiser, tout comme sa batterie de 54 kWh est *a priori* moins à même de fournir un bon rayon d'action. Mais grâce à sa hauteur raisonnée (1,52 m), le Peugeot est certainement plus aérodynamique et les 406 km d'autonomie annoncée ne seront peut-être même pas atteints par le Toyota avec son 1,64 m de haut, bien qu'il embarque une batterie de 61 kWh.

LE TOYOTA URBAN CRUISER

ADRIEN CORTESI

Ce Suzuki adopte un look qui emprunte tous les codes du 4x4, même s'il est électrique.

Le Peugeot E-2008 domine plutôt bien son sujet, même s'il n'est pas donné.

À partir de **39 250***

Commercialisation : **effective**

PEUGEOT

KIA EV3

Le coréen de référence

L'EV3 met la barre haut en matière de confort et d'espace à bord.

LAURENT LACOSTE

Il est le seul de sa catégorie à annoncer plus de 600 km d'autonomie. Mais face au Toyota Urban Cruiser, c'est plutôt la version d'entrée de gamme avec "petite" batterie qu'il convient de considérer.

D'une longueur voisine à l'Urban Cruiser (il fait 4,30 m), mais plus large de 5 cm (1,85 m) et plus bas de 8 cm (1,56 m), le Kia EV3 affiche des proportions différentes. Il adopte un look carré, et joue la carte de l'habitabilité au regard de l'encombrement extérieur. Mieux fini, affichant un caractère plus haut de gamme (puissance de 204 ch), il profite en outre d'un coffre de 460 dm³ qui le place en tête de son segment (s'y ajoutent 25 dm³ sous le capot avant).

Doté d'une batterie de 58,3 kWh pour une autonomie annoncée de 410 km en entrée de gamme, sa vitesse de charge est en revanche inférieure à celle du Toyota (102 kW en courant continu contre 125 kW). Il se rattrape par la présence d'une pompe à chaleur et d'un dispositif de préconditionnement de la batterie en avance des phases de charge. Enfin, il se montre supérieur en technologie embarquée, avec une connectivité avancée qui fait appel à l'intelligence artificielle ChatGPT.

À partir de **35 990 €**

Commercialisation : **effective**

ANATOL GOTTFRIED

Citroën C3 Aircross.

NICOLAS SOLER

Volvo EX30.

Et aussi...

Toyota vise également d'autres modèles. Parmi les concurrents de l'Urban Cruiser, ceux qui sont plus courts, les Volvo EX30, Jeep Avenger et Fiat 600e, ont été largement considérés pendant le développement. Les Opel Frontera et Citroën C3 Aircross, dotés de carrosseries plus longues, sont également visés, la catégorie des SUV polyvalents électriques ou multi-énergies ne cessant de s'agrandir.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Audi

De à Z

Par **Jean Bourquin**

Q5 Sportback Après le Q5 "standard" vient le Q5 déguisé en coupé, alias Sportback. Le second calque sa gamme sur celle du premier *(voir* L'Auto-Journal *nº 1168 dans cette même rubrique)*, sans surprise aucune. Mêmes ensembles mécaniques, mêmes finitions, mêmes dotations de série à chacun des deux échelons : rien de plus, rien de moins. Seules différences hormis les silhouettes, les prix. Le Q5 Sportback réclame plus d'argent que sa matrice à motorisation identique, de l'ordre de 2 000 € en livrée Design. L'écart s'élève à 2 200 € en finitions S line et SQ5. Les malus CO_2 des versions "pacifiques" du Q5 Sportback sont aussi plus pénalisants.

Audi Q5 Sportback

LA GAMME **AUDI Q5 SPORTBACK**

Puissance / Boîte	Finition	Prix	Malus CO_2	Malus au poids
Essence hybridation légère				
TFSI 204 Hybride - 4 cyl. 2.0 204 ch / BVR7	Design / S line	59 750 / 68 150 €	1 901 à 5 105 €	3 675 €
TFSI Quattro 204 Hybride - 4 cyl. 2.0 204 ch / BVR7 4x4	Design / S line	62 250 / 70 650 €	3 552 à 11 803 €	4 875 €
TFSI 367 Hybride - V6 3.0 367 ch / BVR7 4x4	SQ5	101 130 €	60 000 € (1)	–
Diesel hybridation légère				
TDI Quattro 204 Hybride - 4 cyl. 2.0 204 ch / BVR7 4x4	Design / S line	63 670 / 72 070 €	3 119 à 8 770 €	6 205 €

(1) Malus CO_2 + malus au poids.

Audi Q6 Sportback e-tron

Q6 Sportback e-tron Rebelote avec les pendants électriques de la paire Q5/Q5 Sportback. Lesdits pendants, convient-il de rappeler, occupent plus de place au sol que les thermiques (4,77 m en longueur, contre 4,72 m) et leur empattement est plus étendu (2,89 m, contre 2,82 m). Ce sont donc des modèles à part entière, qui répondent à des appellations spécifiques et reposent sur une plateforme qui leur est propre. Dans leur cas, l'écart de prix entre les deux silhouettes s'établit à 2 400 € de bout en bout des deux gammes.

LA GAMME **AUDI Q6 SPORTBACK E-TRON**

Puissance / Batterie (1)	Autonomie	Chargeur AC / DC	Finition	Prix	Bonus
Monomoteur roues arrière motrices					
e-tron - Électromoteur 251 ch / 75,8 kWh	543 km	11 / 225 kW	Design / S line	74 570 / 78 670 €	0 €
e-tron Performance - Électromoteur 306 ch / 94,9 kWh	653 km	11 / 260 kW	Design / S line	79 800 / 83 900 €	0 €
Bimoteur 4 roues motrices					
e-tron Quattro - Électromoteurs 387 ch / 94,9 kWh	633 km	11 / 270 kW	Design / S line	85 850 / 89 950 €	0 €
SQ6 e-tron - Électromoteurs 489 ch / 94,9 kWh	598 km	11 / 270 kW	SQ6	102 270 €	0 €

(1) Capacité nette.

AUDI

YANN LEFEBVRE

BMW

Série 1 BMW élargit l'offre moteurs de la Série 1 quatrième du nom, récemment débarquée sur le marché. La gamme s'ouvre désormais avec le bloc dit "116", soit un 3 cylindres 1.5 privé de tout soutien électrique, même léger. L'article développe 122 ch expédiés sur les roues avant au moyen d'une boîte robotisée à 7 rapports. La boîte mécanique sur la Série 1, c'est fini. Le second moteur appelé à la rescousse s'intercale entre l'unité numérotée 120 riche de 170 ch et le spécimen labellisé "M", alias M135 xDrive. 300 ch sous le capot, tout de même. BMW nomme le nouvel entrant "123 xDrive (48 V)". Patronyme codé qui désigne un 4 cylindres 2.0 de 218 ch sous l'emprise de l'hybridation légère et chargé d'entraîner les 4 roues. La boîte robotisée susmentionnée reprend du service. **Série 1 116 :** 34 950, 36 250 et 38 400 € sous les finitions Série 1, M Sport Design et M Sport. Malus CO_2 : de 540 à 1 276 €. **Série 1 123 xDrive (48 V) :** 44 950, 45 250 et 48 400 € sous les mêmes finitions. Malus CO_2 : de 450 à 1 386 €. Malus au poids : 50 €.

BMW Série 1

TOM KIRKPATRICK

Ford

Ford Puma Gen-E

FORD

LA GAMME **FORD PUMA GEN-E**

Puissance / Batterie (1)	Autonomie	Chargeur AC/DC	Finition	Prix	Bonus
Monomoteur roues avant motrices					
Standard Range - Électromoteur 168 ch / 43,6 kWh	376 / 364 km (2)	11 / 100 kW	Puma / Premium	33 990 / 36 490 €	2 000 € (3)

(1) Capacité nette. (2) Finition Puma (jantes 17 pouces) / finition Premium (jantes 18 pouces). (3) 2 000, 3 000 ou 4 000 € selon revenu fiscal.

Puma Gen-E Après l'exhaustif sujet de Nicolas Valeano dans la précédente édition de *L'Auto-Journal*, voici la gamme. Pour mémoire, la variante électrique du SUV urbain Puma (4,21 m en longueur) dite "Gen-E" n'a droit qu'à l'ensemble mécanique tel que décrit dans le tableau ci-contre. Du côté des dotations de série, la livrée d'entrée de gamme Puma reçoit le combiné d'instrumentation numérique (écran 12,8 pouces), le moniteur central de 12 pouces, l'interface smartphone, la recharge sans fil de l'appareil, le navigateur GPS, la climatisation automatique, la caméra de recul, le commutateur feux de croisement/feux de route automatique, les projecteurs à LED et la panoplie d'assistants à la conduite qui font la voiture des temps modernes. L'exécution Premium ajoute le démarrage, l'accès et l'ouverture du hayon mains-libres, les projecteurs matriciels Matrix à LED, l'installation audio haut de gamme de la marque B&O et des éléments de design qui lui sont propres. Le toit ouvrant panoramique réclame 1 000 € quelle que soit la finition. Le Puma Gen-E sous label Premium donne accès à des jantes de 19 pouces moyennant 600 €.

Mazda

MX-5 Bonne nouvelle, le cabriolet MX-5 poursuit sa carrière. Au prix, hélas, d'un sacrifice majeur : le 4 cylindres 2.0 atmo de 184 ch, sa motorisation la plus puissante, est retiré du catalogue. Restent les 132 ch fournis par le 4 cylindres 1.5 Skyactiv-G, exploités par une boîte mécanique à 6 rapports sans autre choix possible. **MX-5 Roadster (capote en toile) ainsi motorisé :** de 33 000 à 39 900 €. **MX-5 RF (toit rigide escamotable) :** de 35 500 à 42 400 €. Malus : 983 € quelle que soit la version.

Mazda MX-5

MAZDA

BIENVENUE À BORD DE LA VOITURE INTELLIGENTE

L'intelligence artificielle est déjà dans nos voitures ! Mais son application restait succincte. Avec l'introduction, entre autres, de la reconnaissance faciale, une étape supplémentaire se dessine. Dans son centre R&D de Tochigi au Japon, Honda nous a fait découvrir les usages envisagés à bord de ses prochaines voitures.

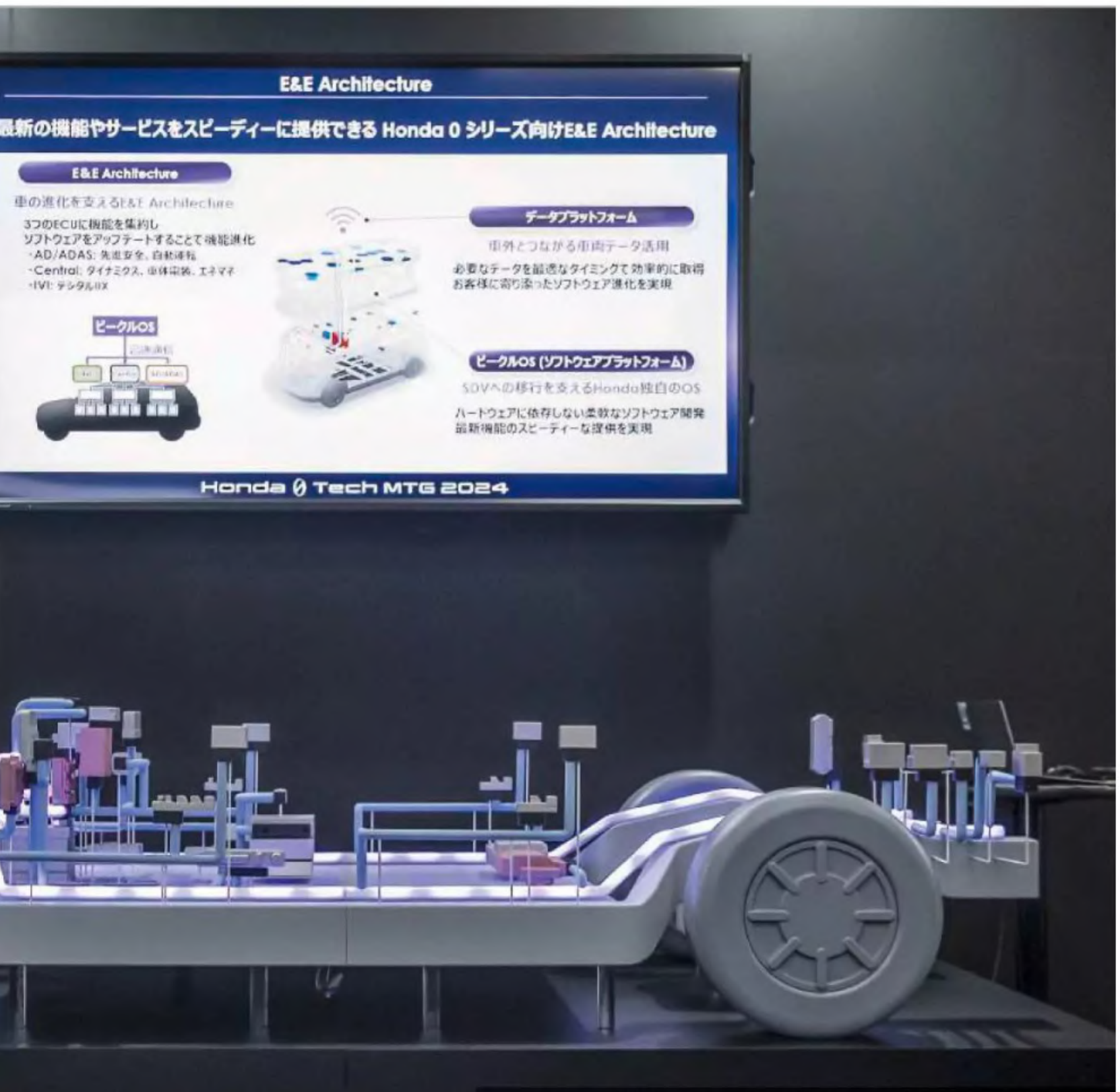
Par **Mélina Priam**

Casque de réalité virtuelle sur la tête, il sera possible de rejoindre un tiers dans sa voiture depuis… votre salon !

Grâce aux caméras et à la reconnaissance faciale, votre voiture vous reconnaîtra et attention, sera même capable de jauger de votre humeur !

PHOTOS HONDA

Alors qu'OpenAI, l'entreprise américaine qui a créé le fameux ChatGPT, a annoncé récemment son intention d'ouvrir un bureau à Paris, jusqu'ici l'intelligence artificielle (IA) ne semblait pas avoir envahi outre mesure le domaine automobile. Du moins en apparence. Ce n'est pas l'introduction dans les derniers systèmes multimédias (notamment chez Peugeot) du fameux petit logiciel pour, par exemple, apporter des informations touristiques de base qui semblait révolutionner le genre. Mais dans ce domaine, tout va très vite. Et certains constructeurs l'ont bien compris. Tesla évidemment ! Mais aussi Honda. Lors du dernier CES (Consumer Electronic Show, le Salon de la high-tech grand public) de Las Vegas, le constructeur japonais a dévoilé son concept car Saloon, et annoncé dans la foulée la sortie en 2026 d'un modèle de série aussi proche que possible de l'étude de style. Ce sera le premier modèle de sa Série 0, qui comprendra 7 nouveaux modèles 100 % électriques et qui promet d'ouvrir grandes ses portes à l'IA, avec des applications concrètes parfois surprenantes.



C'est déjà le cas aujourd'hui, mais la part des boîtiers électroniques, calculateurs, unités de contrôle va prendre le pas sur les organes purement mécaniques. Et tout ce "petit monde" sera mis à jour *over the air* : à distance !

Promis, juré, les ingénieurs assurent que cela va rendre la conduite plus sereine.

UNE VOITURE ÉVOLUTIVE À DISTANCE

En développant son propre système d'exploitation pour ses voitures, Honda entend les rendre "intelligentes". En introduisant des logiciels de contrôle pour chaque élément du véhicule, de la plateforme aux trains roulants en passant par le groupe motopropulseur ou les aides à la conduite, le constructeur rend ces paramètres modifiables à distance *(over the air)*, sans passage par la case garage. Il sera ainsi possible de mettre à niveau en permanence les fonctions de la voiture, d'y ajouter des options (ce que propose déjà Tesla) ou d'ajuster les réglages du châssis ou du moteur.

DES AIDES À LA CONDUITE DE PLUS EN PLUS POUSSÉES

La conduite semi-autonome de niveau 2 est presque devenue un équipement courant sur une voiture neuve. Eh bien, voici la conduite autonome de niveau 3, dite "sans regard". Comprenez que dans certaines conditions de circulation comme les embouteillages sur autoroute, le conducteur n'a plus besoin de regarder la route, la voiture se débrouillant toute seule. Idem pour les dépassements. Elle repose sur l'introduction de plus de radars, caméras, Lidar même et d'unités de commandes plus performantes pilotées par l'IA. Évidemment, grâce aux mises à jour à distance, le système est évolutif suivant ses propres progrès et les évolutions de la réglementation. Honda assure même que l'IA embarquée dans ses autos est capable d'apprendre des situations qu'elle rencontre et les combine aux modèles de comportement des conducteurs expérimentés pour prédire les risques et les éviter. Vous n'êtes décidément plus le seul conducteur à bord, et dites-vous bien que l'IA a plus d'yeux que vous !

VOTRE VOITURE VOUS RECONNAÎT

En introduisant la reconnaissance faciale à distance (celle-là même qui est utilisée au contrôle aux frontières ou dans la rue en Chine), votre voiture vous identifie lorsque vous approchez d'elle et vous ouvre la porte par exemple. Honda promet même qu'elle sera capable de détecter si vous êtes seul ou avec, par exemple, un enfant dans les bras. Dans ce cas-là, la voiture ouvrira la porte arrière en premier pour que vous puissiez installer bébé sur son siège. Et si vous avez aussi une poussette, *no stress*, elle ouvrira aussi le coffre !

PAPOTER AVEC SA VOITURE

Avec l'introduction des écrans tactiles, la plupart des boutons physiques classiques ont déjà disparu. L'étape suivante est de tout faire par commande vocale, pour notamment limiter le stress et la perte d'attention sur la route qu'impose l'action d'appuyer sur l'écran. En travaillant à l'amélioration de la compréhension des voix et des situations par l'IA et en multipliant ➛

les fonctions gérées, Honda promet de simplifier l'utilisation du système multimédia. Et, allez savoir, il n'est pas impossible que d'ici peu vous discutiez avec votre voiture de tout et de n'importe quoi !

VOTRE VOITURE SAIT TOUT DE VOUS

Toujours en combinant la reconnaissance faciale et l'analyse de vos habitudes diverses et variées, votre voiture sera en mesure de savoir si vous êtes seul à bord ou accompagné. Elle détectera si vous êtes joyeux ou de mauvais poil. Si c'est un jour de travail ou le week-end. Et, en fonction de la situation, elle vous proposera de vous conduire au bureau ou au centre de loisirs ! Si par exemple Médor vous accompagne, elle pourra vous demander si vous avez besoin d'aller chez le vétérinaire ou au parc pour le promener. Et si vous êtes grincheux, elle vous proposera une petite musique douce (ou pas, selon vos goûts personnels) pour vous remonter le moral !

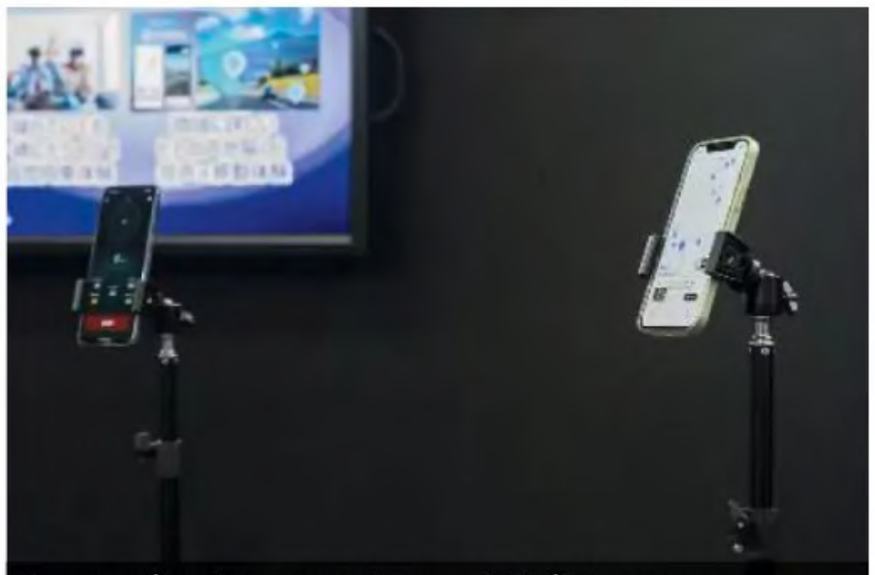
Séance de simulation d'un voyage à distance : l'expérience est assez bluffante.

DU COVOITURAGE VIRTUEL

À Tochigi, Honda nous a fait expérimenter le voyage virtuel. En pratique, tranquillement assis dans votre salon, vous enfilez un casque de réalité virtuelle et vous vous retrouvez, en deux temps, trois mouvements, passager de la voiture de votre ami, mari ou femme en temps réel. Pratique pour surveiller si les enfants ne font pas les zouaves à l'arrière. De manière plus ludique, vous pouvez tenir compagnie au conducteur qui vous voit à l'écran. Nous avons ainsi fait un petit tour à Yokohama avec un ingénieur depuis la salle de conférences de Tochigi.

DES APPLICATIONS POUR RENDRE LA CONDUITE PLUS FUN ET INTERACTIVE

Via l'IA et l'accumulation des données personnelles de conduite, Honda envisage de proposer plus d'applications de conduite à bord. En enregistrant vos "résultats" de conduite, ceux d'un road trip par exemple, mais aussi les données du châssis, du moteur – en fait tous les systèmes sont liés et interagissent entre eux grâce à l'OS de la voiture –, vous pourrez les améliorer et les comparer avec ceux d'autres utilisateurs. Vous lancer des défis, améliorer votre conduite, vos temps de trajet, votre consommation ; l'IA vous prodiguera des conseils en ce sens. De manière plus amusante, Honda nous a aussi fait tester une Honda e qui accélère comme un V12 ! ■



Les applications pour interagir à distance avec sa voiture via les smartphones vont aller grandissant.

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Comme dans d'autres domaines, l'arrivée de l'IA et des applications qui en découlent promet de révolutionner la conduite et l'usage même de la voiture. À commencer par la conduite autonome. Et, dès lors que vous ne conduisez plus, l'habitacle se transforme en lieu d'échange, d'interaction, de travail ou de jeu. Reste une question : en avons-nous besoin et envie ?

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

« La cochonnerie »
917/20 (1971)

911 Carrera RSR Turbo 2.1 (1974)

919 Hybrid (2013-2017)

ZONE ROUGE

Tout ce qui fait le buzz cette quinzaine dans l'automobile… Par **Jean Bourquin**

Cette électrique affiche des arrivées d'air et des extracteurs encore plus impressionnants que son ancêtre thermique.

Les protubérances, les couleurs, même les inscriptions sur les flancs jouent le mimétisme avec la R5 Turbo des années 80.

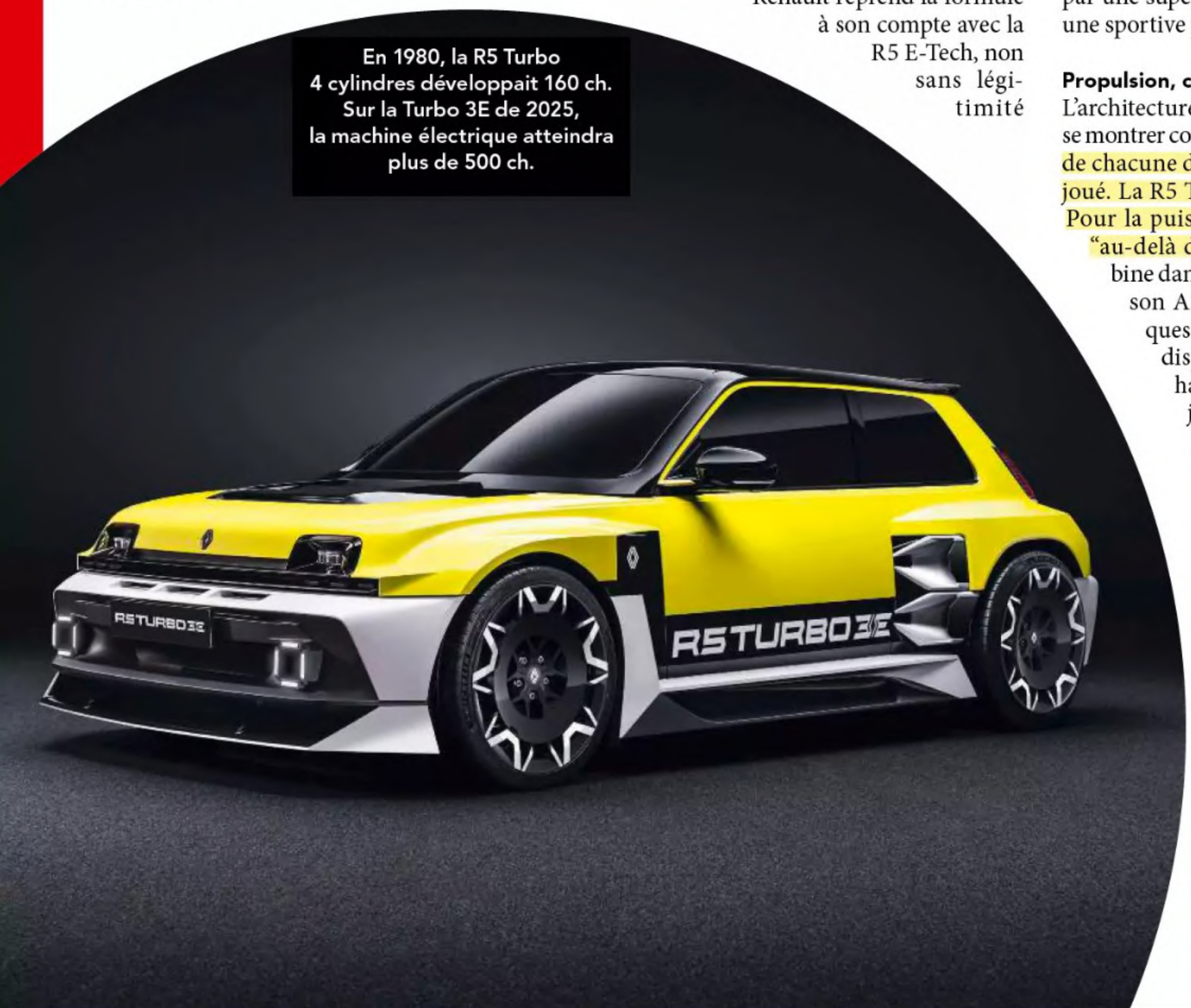
PHOTOS : RENAULT

R5 : RENAULT MET LE TURBO

L'utilité d'un turbo sur un ensemble mécanique électrique, cela reste à démontrer. "Turbo" au sens figuré, sans doute, pour prestations athlétiques…

Porsche a déjà fait le coup avec la Taycan, dont certaines livrées fleurent bon l'essence à considérer leurs appellations. Turbo S, Turbo GT… Et pourtant, la Taycan est une voiture exclusivement électrique, et même les ignares en matière de mécanique savent qu'un turbocompresseur ne sert à rien sur un moteur alimenté par des accumulateurs. Reste que "turbo", cela se traduit par "à fond les gamelles" ou "avion de chasse", toute cette imagerie qui évoque la surpuissance. Renault reprend la formule à son compte avec la R5 E-Tech, non sans légitimité historique. Il y eut par le passé, en effet, une R5 Turbo (1980-1985) qui laissa quelques souvenirs émus à ceux qui ont eu le bonheur de prendre son volant. Son apparence physique annonçait clairement la couleur, et s'il y a bien une tradition que sa lointaine descendante maintient, c'est celle-là. Inutile de nous lancer dans une fastidieuse description, les photos ci-contre parlent d'elles-mêmes. La sportivité à fleur de carrosserie, à l'état brut, comme on a toujours aimé. Cette robe est portée par une superstructure en carbone, ce qui sied à une sportive pure et dure.

En 1980, la R5 Turbo 4 cylindres développait 160 ch. Sur la Turbo 3E de 2025, la machine électrique atteindra plus de 500 ch.



Propulsion, comme dans le temps

L'architecture mécanique sort de l'ordinaire, sans se montrer complexe. Un électromoteur à hauteur de chacune des deux roues arrière, et le tour est joué. La R5 Turbo fut propulsion, elle le reste… Pour la puissance développée, Renault donne "au-delà de 500 ch", et là, c'est sûr, cela turbine dans nos méninges. Quid d'Alpine et de son A290 limitée à 220 ch ? Puisqu'il est question d'Alpine, il se dit ici et là que le dispositif mécanique tel que décrit plus haut proviendrait du SUV A390 aujourd'hui en gestation avancée. Autre question métaphysique : le prix de cette R5 dite "Turbo 3E", forcément produite en petite série. Comptez bien au-delà des 100 000 € à notre humble avis. La capacité de la batterie et l'autonomie qui en découle ? Hors sujet…

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
second semestre 2025

Premier prix :
au-delà de 100 000 €

Concurrentes :
aucune à cette heure

* Estimation

SUPERCAR

Aston Martin Valhalla : la preuve par trois

Trois électromoteurs en soutien à une motorisation thermique féroce : la recette est désormais connue chez les fabricants de GT, voire de supercars. Ferrari avec la SF90 et Lamborghini avec la Revuelto l'expérimentent non sans talent, le mot est faible. Aston Martin s'approprie à son tour la méthode et les 1 000 et quelques chevaux qui vont avec. Un électromoteur intégré dans la boîte robotisée à huit rapports, deux de ses semblables placés l'un et l'autre à l'avant à hauteur de chaque roue et un V8 4.0 biturbo en position centrale arrière pour couronner le tout : voilà la Valhalla emmenée par 1 079 ch cumulés, au rang desquels œuvrent 828 spécimens pas du tout cumulés, aimablement fournis par le bloc thermique. La structure en carbone et l'utilisation intensive du même matériau dans l'habitacle limitent le poids à 1 655 kg à vide. La Valhalla est produite à 999 exemplaires, facturés aux alentours de 800 000 € l'unité.

C'est la première Aston Martin à moteur hybride rechargeable, et aussi la première à moteur vraiment central, car celui de la Valkyrie était central arrière.

ASTON MARTIN

MUSÉE

Marco Polo a 40 ans

THOMAS NIEDERMULLER

Un peu de "van life" dans les colonnes de *L'Auto-Journal*, cela ne fait jamais de mal en ces temps moroses. Et pour les amateurs du genre, un détour par le musée Mercedes de Stuttgart (Allemagne) s'impose. Là est exposée jusqu'à la fin du mois de janvier la toute première version du van aménagé nommé Marco Polo, extrapolé du véhicule utilitaire T1 reconnaissable à son capot tronqué (1977-1995). Lancé sur le marché en 1984, l'engin incarnait l'aventure en mode grand luxe, sous un toit qui s'élevait, tout de même, à 2,97 m du sol. Une petite révolution à l'époque à l'échelle de ce marché alors balbutiant, qui donna naissance à une lignée aujourd'hui toujours en activité. Le Classe V Marco Polo débute à 91 910 €, pour information, avec 163 ch sous le capot. Un pur produit Mercedes, en somme...

Infos pratiques : www.mercedes-benz.com

MAJA HITIJ / GETTY IMAGES / AFP

"Nous voulons aussi que toute l'Europe fasse un effort."

Olaf Scholz, *chancelier de la République fédérale d'Allemagne.*

L'industrie automobile allemande est dans la tourmente, comme en témoigne le groupe Volkswagen en proie à un conflit social de grande ampleur sur sa terre natale. L'arrêt brutal de toute aide étatique à l'achat d'un véhicule électrique, survenu l'an dernier, est sans conteste l'un des facteurs de la crise. En guise de *mea culpa*, Olaf Scholz n'écarte pas l'idée *"d'un soutien direct aux voitures électriques fabriquées en Allemagne"*. Autre possibilité envisagée : une prime à l'achat à l'échelle de l'Europe *"serait naturellement la meilleure solution"*. Un bonus européen, ou l'art de partager le fardeau… Dans tous les cas, c'est loin d'être stupide.

3 316

C'EST LE NOMBRE DE RENAULT 5 E-TECH IMMATRICULÉES EN FRANCE EN NOVEMBRE.

YANN LEFEBVRE

La R5 E-Tech se hisse au sommet du marché de la voiture wattée sans attendre, et tout indique qu'elle n'en redescendra pas de sitôt. Ses débuts commerciaux, de fait, déjouent tous les pronostics dans un secteur en pleine déconfiture *(voir page 25)*. Les chiffres disent tout. Deux mois après l'ouverture de ses commandes, la R5 totalisait 5 292 immatriculations, et se plaçait à la 76e place du Top 100(1), tous types de locomotion confondus. Fin novembre, donc, le best-seller en devenir devançait le Tesla Model Y (3 175 immatriculations) et la Citroën ë-C3 (1 239). Cette dernière prend le pas sur sa sœur thermique de janvier à novembre (7 070 immatriculations, contre 6 692 pour la C3 "pistonnée").

(1) Top 100 enregistré au cumul des onze premiers mois de l'année.

63

C'EST LE NOMBRE DE MARQUES QUI FERONT ACTE DE PRÉSENCE AU SALON DE BRUXELLES DÉBUT JANVIER.

FLORIAN GROUT

Le Salon de Bruxelles est-il en passe de devenir le raout automobile le plus important en Europe ? Devant Paris et Munich ? Nous le saurons quand seront communiqués les chiffres de la fréquentation, une fois closes les portes de la 101e édition[1], mais en attendant, toutes les planètes s'alignent. Signe qui ne trompe pas, les constructeurs se bousculent. Les organisateurs parisiens du récent Mondial de l'auto, tout heureux d'accueillir 24 d'entre eux, apprécieront… Sur l'essentiel, Mercedes revient en terre belge après avoir boudé Paris, la présence du Toyota Urban Cruiser EV est actée et la voiture de l'année 2025 sera élue sur place. "Récompenses" en bon français.

(1) Brussels Motor Show : du 10 au 19 janvier 2025.

MERCEDES

"Je suis honoré de succéder à Luca de Meo à la présidence de l'ACEA."

***Ola Kälenius,** président de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) à partir du 1er janvier 2025.*

Arrivé au terme de son mandat à la tête l'ACEA, Luca de Meo, patron de Renault Group, cède la place à Ola Kälenius, patron de Mercedes-Benz et suédois de nationalité. Le nouveau président poursuivra les combats engagés par son prédécesseur, fait-il savoir d'emblée. Le groupement, pour situer le cadre, est entré en campagne contre la sévérité de certaines normes européennes, en vigueur ou à venir. Exemple type, la CAFE[1], jugée nocive pour la compétitivité. L'ACEA monte au front avec un renfort de taille : sitôt son ex-patron évacué, le groupe Stellantis récupère son siège dans le cartel après deux ans d'absence.

(1) Émissions de CO_2 limitées à 81 g/km, en moyenne, sur l'ensemble d'une gamme. Sanction financière en cas de dépassement.

TÉLÉVISION

Une série de séries

Trois séries consacrées à l'automobile d'un coup, disponibles sur les plateformes de streaming. Trois hommes au cœur de l'Histoire.

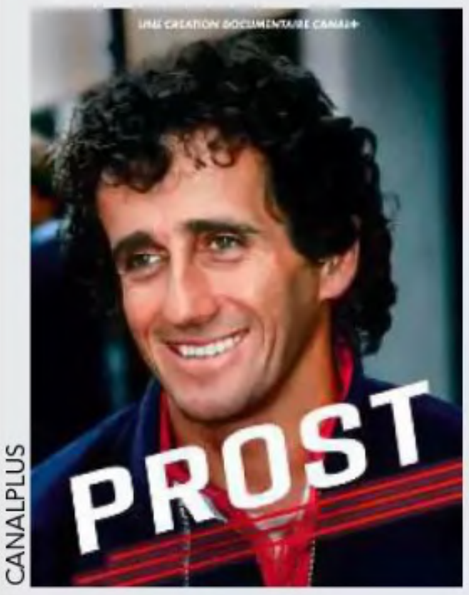
Ayrton Senna

NETFLIX

Ce qu'on appelle un biopic est une œuvre de fiction, et dans le cas présent, la fiction se tient au plus près de la réalité en dépit d'un traité un rien manichéen. Alain Prost en méchant de service, cela se discute…
Le pilote français, au reste, a moyennement apprécié, et l'a fait savoir. Qu'à cela ne tienne, la mini-série titrée *Senna* se laisse regarder sans déplaisir, des séquences de course époustouflantes à la reconstitution minutieuse des éléments de l'époque (voitures, combinaisons, casques et autres). La prestation de Gabriel Leone, l'acteur brésilien qui incarne Ayrton Senna, est à la fois juste et humaine.

Senna
Série en 6 épisodes réalisée par Vicente Amorim
Diffusion : Netflix

Alain Prost



CANALPLUS

Hasard du calendrier, la série documentaire consacrée à Alain Prost sort en même temps que le biopic évoqué plus haut. Le Français, à cet égard, revient longuement sur sa relation avec Ayrton Senna, autrement plus complexe que ne laisse entendre la série diffusée sur Netflix. Alain Prost fut le seul pilote invité aux obsèques du Brésilien, ce qui dit tout. En elle-même, l'œuvre de Canal+, sobrement titrée *Prost*, revient sur un parcours hors norme, où l'on apprend que cet immense champion comme la France en a rarement connu, toutes disciplines sportives confondues, fut mal aimé à ses débuts en Formule 1. À voir absolument.

Prost
Série documentaire en 6 épisodes de 25 mn réalisée par Audrey Estrougo et Stéphane Colineau.
Diffusion : MyCANAL

Luca de Meo

PRIME VIDEO

Une épopée industrielle… Celle de Luca de Meo, présenté comme le sauveur de Renault, à juste titre d'ailleurs, dans la série documentaire titrée *Anatomie d'un come-back*. Où l'on suit pas à pas le "héros", peu avare de confidences, dans sa ferme volonté de transformer un groupe industriel en perdition en une entité gagnante. Une cheminement semé d'embûches. De la pénurie de composants électroniques à la guerre en Ukraine qui provoqua la perte sèche de plusieurs usines Russie, les "emmerdes" n'ont cessé de voler en escadrille, et, de fait, la série est traitée comme une œuvre de suspense, selon des codes bien établis. Les quatre épisodes tiennent en haleine de bout en bout.

Anatomie d'un come-back
Série documentaire en 4 épisodes réalisée par Nicolas Valode et Cédric Fréour
Diffusion : Prime Vidéo

CLEMENT CHOULOT

CONCOURS

Automobile Awards : la R5 triomphe

Où nous convoquons la Renault R5 E-Tech pour la troisième fois dans cette rubrique… Ainsi va l'actualité, marquée à la mi-décembre par la cérémonie des Automobile Awards, *"l'événement qui célèbre l'innovation automobile"* pour citer le site internet de la société organisatrice LR66. Réunie dans les locaux de l'Automobile Club de France, à Paris, la noble assemblée à pris connaissance des 24 trophées décernés par un jury composé de 20 journalistes, un ensemble de prix très éclectique qui va de l'art de vivre automobile à l'Innovation Green, du pneu de l'année au véhicule d'entreprise, de la pub de l'année à la Connected Car. Le Grand Prix, le couronnement de ces Awards[1], revient donc à la R5, par ailleurs postulante au titre de la Voiture de l'année 2025. De bon augure.

(1) "Récompenses", en bon français.

Les chiffres du marché français de la voiture électrifiée en novembre

23 255

C'est le nombre de voitures électriques neuves immatriculées en France en novembre (17,4% de part de marché, - 24,4% par rapport au mois de novembre 2023).

7,9 %

La part de marché des voitures hybrides rechargeables neuves de janvier à novembre (121 675 immatriculations, - 16,6% par rapport à la même période en 2023).

17 %

La part de marché des voitures électriques neuves de janvier à novembre (261 524 immatriculations, + 0,2% par rapport à la même période en 2023).

11 683

C'est le nombre de voitures hybrides rechargeables neuves immatriculées en novembre (8,8% de part de marché, - 19,6% par rapport au mois de novembre 2023).

CIRCUIT

Alpine ouvre la Piste bleue

Piloter une A110 R, la version la plus radicale de la sportive siglée Alpine, sur le mythique circuit Bugatti sis aux abords de la ville du Mans, c'est tentant. C'est désormais possible en frappant à la porte du centre d'essais que la marque vient d'ouvrir à quelques encablures du circuit. Nommé la Piste bleue, le bâtiment couvre 450 m² et peut ce faisant accueillir jusqu'à 200 personnes, lesquelles auront tout le loisir de participer à des sessions de roulage encadrées par des "moniteurs" diplômés. Où vous apprendrez l'art du freinage et de la trajectoire. Où vous vous plierez, également, à *"l'étude de virage"*, comme l'indique le programme… Des A110 GT, S et R sont mises à disposition à cet effet. Comptez 1495 € pour une journée de pilotage et d'immersion dans l'univers Alpine, sans les "options". Rajoutez, à ce sujet, 250 € pour faire deux tours de circuit à bord d'un prototype, en tant que passager. L'expérience mérite d'être vécue.

Informations et inscriptions : www.la-boutique.alpinecars.com

PRO.NLREALISATION

OFF

Volkswagen fait appel à Rivian

RIVIAN

Le groupe Volkswagen s'associe avec le constructeur Rivian dans le domaine de la locomotion électrique. L'Américain développera la partie logicielle dans la coentreprise récemment créée, et le premier véhicule bénéficiaire de ces apports vitaux sera un SUV Porsche attendu en 2027. La Golf IX suivra deux ans plus tard.

Polestar 5 : du lourd

POLESTAR

La marque suédoise Polestar, à la gamme tout électrique, débarque en France dans les mois qui viennent avec trois modèles. Un quatrième larron est attendu un peu plus tard, sous la forme d'un coupé quatre portes présenté comme le concurrent direct de la Porsche Taycan. 900 ch œuvreront sous le capot de la Polestar 5.

Petite Tesla : alors, finalement…

L'information est à prendre avec des pincettes. Selon le quotidien économique *Wall Street Journal*, Tesla préparerait bel et bien une petite voiture située sous la Model 3 dans la gamme. Problème, Elon Musk a récemment déclaré que le projet était mort et enterré. Qui croire ?

2e DE C

ORDEE

La gamme Skoda ne comptait jusqu'ici qu'un seul modèle électrique : l'Enyaq. Voici le petit frère, plus abordable, mais aussi bien doté en batterie : l'Elroq. Il vient chasser sur les terres des Renault Scénic ou Peugeot E-3008, mais en moins cher.

Par **Cyril Biotteau** Photos **Arnaud Saunier**

L'étymologie de l'Elroq est simple : "El" comme "électrique" et "roq" comme "Karoq". Voilà qui éclaire son positionnement : l'Elroq est l'équivalent électrique du Karoq, comme l'Enyaq l'est du Kodiaq. Cela se traduit notamment par 16 cm de moins par rapport à l'Enyaq pour arriver à 4,49 m de long, soit 2 cm de plus que le Scénic E-Tech et 5 cm de moins que l'E-3008. Ces questions de gabarit amènent celle de l'habitabilité, traditionnel point fort de Skoda et sur lequel l'Elroq ne trahit pas l'image de la marque : l'espace aux jambes à l'arrière s'avère généreux, nettement plus qu'à bord d'un 3008 et sans doute pas très loin du Scénic. Un bon point donc, contrebalancé par un coffre de 470 dm³, un volume correct dans l'absolu mais inférieur à celui des français qui dépassent tous deux les 500 dm³. Qu'importe : à défaut de volume pur et dur, le coffre propose plusieurs astuces bienvenues comme le filet sous la plage arrière pour ranger les câbles de recharge, par exemple, d'une façon bien plus accessible que s'ils étaient sous les bagages. Il est également possible de compartimenter le coffre, ou bien de placer ladite plage arrière à un niveau intermédiaire. Dommage cependant que Skoda ne fournisse pas de coffre à l'avant. D'autant que le moteur électrique est positionné à l'arrière et que d'autres présentent cette astuce qui serait digne du *"Simply Clever"* cher à Skoda !

À l'avant, la planche de bord fait bel effet, aussi bien pour l'assemblage que pour les matériaux.

Les parties claires de la sellerie amènent même en prime un côté chaleureux. Il s'agit là toutefois d'une option (640 €) complétée par les surpiqûres et les ceintures de sécurité orange vif, pour les allergiques à l'austérité ! L'écran central de 13 pouces de série sur toutes les versions trône au milieu de cette planche de bord et reprend avec bonheur la réactivité et la fluidité des derniers modèles du groupe, tel le Tiguan. Comme celui-ci, l'Elroq propose ainsi, en haut à gauche, des raccourcis à personnaliser, par exemple celui de l'alerte de survitesse. Une fois vos paramètres enregistrés, vous pouvez couper celle-ci en un

L'avis de Cyril Biotteau

L'archétype du véhicule rationnel qui fait tout bien mais n'engendre pas de passion.

50%
Quotient Émotionnel

La planche de bord est bien présentée, autant pour l'assemblage que pour les matériaux, mais les tons clairs de notre modèle d'essai sont en option.

seul clic : encore mieux que chez Renault ! Vous pouvez également choisir des éléments moins fréquents mais plus compliqués à aller chercher dans les menus, tels que le préchauffage de la batterie pour les recharges rapides.

Les batteries, justement, parlons-en ! L'Elroq en propose trois de capacité différente, appelées "50", "60" et "85". La plus petite affiche une capacité de 52 kWh nets et annonce une autonomie de 372 km WLTP. C'est évidemment dans cette configuration que l'Elroq est le plus abordable : 33 300 €. Mais nous avons eu à l'essai la version à "grosse pile", de 82 kWh bruts (77 nets), identique à celle de l'Enyaq, et qui assure en théorie une autonomie allant jusqu'à 579 km – 577 km pour notre finition Plus à cause de jantes au dessin différent influant légèrement sur l'aérodynamisme.

L'autonomie moyenne réelle, celle de la vraie vie, devrait facilement dépasser les 400 km.

Nous la mesurerons bientôt précisément sur nos bases d'essais. Cela laisserait au conducteur l'opportunité d'effectuer des étapes d'autoroute de plus de 300 km sans se faire de frayeur en respectant le 10-80 %, c'est-à-dire en utilisant 70 % de la batterie. La capacité de recharge, annoncée à 175 kW en pic, permet de passer de 10 à 80 % en 28 mn et semble, dans ces conditions, correcte mais sans plus. Et sur route, vous disposerez sans doute de bien plus de 400 km pour juger des qualités dynamiques de la voiture, dans l'ensemble convaincantes.

Avec un moteur de 286 ch et 545 Nm de couple, les accélérations et relances se révèlent dignes de celles d'une GTI de la belle époque (6,6 s ➝

❶ Le conducteur a droit à un combiné de 5,3 pouces juste pour lui avec les infos essentielles.
❷ L'écran central de 13 pouces est réactif et fluide, avec des raccourcis paramétrables très pratiques !
❸ Cela fait partie des nombreuses astuces "Simply Clever" de la voiture : chaque portière avant recèle un emplacement pour parapluie.

❷

❸

pour le 0 à 100 km/h). D'autant que la motricité n'est pas prise en défaut au démarrage par les roues arrière motrices. Il en sera peut-être différemment sous la pluie, où la future version 4 roues motrices 85x, annoncée pour le printemps prochain, sera sans doute plus à même de faire passer l'abondante cavalerie au sol. Pour ceux qui trouvent que c'est un peu court, l'Elroq RS, vraisemblablement fort de 340 ch, devrait aussi débouler au printemps.

Pour l'heure, l'Elroq 85 encaisse très bien la bonne volonté du moteur. Il affiche un bon compromis confort/comportement routier, au même titre que tous les modèles du groupe qui reposent sur la plateforme MEB. Ils partagent comme caractéristiques un train avant efficace (en tout cas sur le sec), peu de roulis et un bon contrôle de l'amortissement qui fait oublier le poids pourtant très important : 2 119 kg à vide ! Un poids qui ne se fait sentir que dans les virages serrés abordés de façon trop optimiste : rien que de très classique ! Un regret tout de même : il n'y a que deux niveaux de récupération d'énergie au lever de pied (B et D). Il est toutefois possible d'aller chercher dans les menus un mode Eco Assist qui donne lieu à une récupération variable automatiquement en fonction de la circulation. Mais dans ce cas-là, ce n'est plus vous qui choisissez… À l'inverse, bon point au

PLUS
Espace intérieur
Rangements et astuces
Châssis/performances

MOINS
Poids élevé
Récupération peu réglable
Recharge encore longue

LA VERSION LA PLUS POLYVALENTE, AVEC SES 579 KM D'AUTONOMIE ANNONCÉE, CELLE AVEC LAQUELLE VOUS PARTIREZ EN VACANCES, COÛTE AU BAS MOT 42 470 € •••

SKODA ELROQ 85
286 ch/82 kWh Plus
EN CHIFFRES

L'Elroq montre un bon compromis confort/comportement routier, sans égaler celui du Scénic en agrément.

❶

❷

❶ Conformément à la tradition Skoda, il y a de la place à l'arrière, nettement plus que dans un 3008.
❷ Le coffre est annoncé à 470 dm³ : ce n'est pas le meilleur score du segment. Le filet sous la plage arrière fait partie des astuces bien vues.

diamètre de braquage annoncé à seulement 9,3 m, soit moins que beaucoup de citadines bien plus courtes, pour faciliter toutes les manœuvres.

L'Elroq se montre donc, dans l'ensemble, largement convaincant. L'équipement de série de notre modèle d'essai ne gâche rien. Mais la vraie question est : à quel prix veut-il nous vendre tout cela ? L'entrée de gamme "50" à 33 300 € constitue une version d'appel, mais ce n'est ni la plus sexy ni surtout la plus endurante ! La plus polyvalente, du haut de ses 579 km d'autonomie d'homologation WLTP, est celle avec laquelle vous partirez le plus facilement en vacances et elle coûte au bas mot 42 470 €. C'est moins cher qu'un Renault Scénic E-Tech Grande Autonomie (46 990 €), mais celui-ci va plus loin, du moins officiellement (625 km WLTP, 480 km selon nos mesures). C'est moins coûteux aussi que le Peugeot E-3008 (44 990 €), qui cette fois s'arrête avant (527 km WLTP, 400 km d'après nos mesures). Enfin, c'est moins cher que le Volkswagen ID.4 Pro (45 990 €) doté de la même batterie. L'un des rares à être à la fois encore plus abordable et capable de parcourir plus de kilomètres est le Kia EV3 (40 990 €, 604 km WLTP), mais ce dernier n'a pas droit au bonus, contrairement aux précédents, y compris l'Elroq… ■

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance	■	286 ch
Couple	■	545 Nm
Type		1 électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale		6 CV
Transmission		aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Batterie/cap. brute (nette)	■	NMC/82 (77) kWh

Châssis		
Diamètre de braquage	■	9,3 m
Pneumatiques		235/55 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,49/1,88/1,65/2,77 m
Poids/tractable freiné	2119/1200 kg

Performances		
0 à 100 km/h	■	6,6 s
Vitesse maxi	■	180 km/h

Coffre		
Volume	■	470 dm³

LE BUDGET

Prix	■	44 430 €
Bonus écologique (CO_2)	■	2000 € (0 g/km) (1)
Prix du modèle essayé (2)		45 320 €
Garantie	■	2 ans, km illimité (3)

(1) 2000, 3000 ou 4000 € selon revenu fiscal.
(2) Bonus et option inclus. (3) Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements de série ■

9 airbags, accès et dém. sans dé, aides au parking AV/AR, cam. de recul, chargeurs induction réfrigérés (x2), clim auto bizone, conduite semi-auto de niveau 2, feux AV matriciels, hayon électrique, instrument. de bord numérique 5,3 pouces, jantes alliage 19 pouces, sièges AV chauffants, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran central tactile 13 pouces/GPS/radio DAB 8 HP/Android Auto et Apple CarPlay sans fil…

Options

Design intérieur Lodge (sellerie partiellement gris clair, habillages planche de bord et contre-portes gris clair, ceintures de sécurité orange : 640 €), jantes 20 pouces (550 à 810 €), pack Hiver (climatisation 3 zones, pare-brise et sièges arrière chauffants : 600 €), peinture métallisée (700 à 1 100 €), pompe à chaleur (1 100 €), suspension pilotée (980 €).

Consommation/Autonomie/Recharge		
Mixte	■	15,3 à 16,4 kWh/100 km
Autonomie WLTP	■	544 à 579 km
Chargeur AC/DC	■	11/175 kW
Tps de charge 11/175 kW	■	8 h (4)/28 mn (5)

(4) 0 à 100 %. (5) 10 à 80 %.

Note EuroNCAP	en cours
Pays de fabrication	République tchèque

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

L'Elroq rend une bonne copie en autonomie, espace intérieur, présentation, compromis confort/comportement, performances, aspects pratiques. Plus abordable que ses rivaux directs, c'est donc un "bon" plan. Si tant est qu'un engin à plus de 42 000 € puisse en être un.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

CITROËN Ë-C3 113 ch / 44 kWh Max
DACIA SPRING 65 ch / 27,4 kWh Extreme

Tel est

pris...

La Dacia Spring fut longtemps la reine des électriques abordables. Mais elle aussi, en plus d'être privée du bonus écologique, voit ses tarifs flamber. Et voici qu'elle trouve désormais sur sa route la nouvelle Citroën ë-C3, une ambitieuse rivale, certes un peu plus chère mais qui promet des prestations plus raffinées. La fin des haricots ?

Par **Vincent Desmonts** Photos **Denis Meunier**

Au premier trimestre 2024, le prix moyen hors bonus et options d'une voiture électrique vendue neuve en France était de 42 000 €. Autant dire que l'auto "à piles" bon marché reste rare ! Mais cela commence à changer : une nouvelle vague de citadines électriques plus abordables fait peu à peu son apparition, avec la Citroën ë-C3 en tête de pont. Affichée à partir de 21 300 €, bonus écologique de 2 000 € déduit (étant produite en Slovaquie, elle y est éligible), la nouvelle citadine de Citroën est la première à venir chercher des noises à la Dacia Spring. La roumaine, longtemps très prisée grâce à ses tarifs agressifs, a subi de plein fouet l'inflation et, pour ne rien arranger, est désormais privée de prime écolo puisqu'elle nous vient de Chine. Résultat : la Spring de base ne coûte que 2 400 € de moins que l'ë-C3 "premier prix", malgré une puissance et une taille de batterie presque deux fois inférieures. Dans les finitions "haut de gamme" (tout est relatif…) que nous avons choisies, l'écart se creuse : 5 900 € en faveur de la Dacia. La Citroën justifie-t-elle cette différence ?

Avec 48 ch d'écart, il n'y a pas de surprise : l'ë-C3 "pousse" la Spring. Mais de façon plus gênante, cette dernière est également à la traîne en matière de tenue de route.

CITROËN Ë-C3

❶ La Citroën rassemble son instrumentation sur ce petit bandeau en position haute.
❷ Le mode C réduit le frein moteur afin de favoriser l'autonomie. Celle-ci reste cependant un peu juste.

FLORIAN GROUT

FLORIAN GROUT

Si la qualité des matériaux n'impressionne guère, au moins l'ë-C3 fait-elle des efforts en ce qui concerne de design.

VIE À BORD

Au premier abord, impossible de ne pas se dire qu'il y a eu une erreur de casting tant l'ë-C3 apparaît plus grande que la Spring. De fait, la roumaine rend 28 cm à la française en longueur… et 17 cm en largeur ! Et si les deux citadines jouent les vraies-fausses baroudeuses avec leurs passages de roue en plastique noir et leur garde au sol, la Dacia, presque aussi haute que large, semble maladroitement proportionnée. Sans surprise, ce gouffre en matière de dimensions extérieures se retrouve à l'intérieur, avec un habitacle trop étroit à bord de la Spring où les passagers jouent des coudes tant à l'avant qu'à l'arrière. Elle n'est d'ailleurs homologuée qu'en quatre places, contrairement à l'ë-C3 qui autorise cinq personnes à s'installer à bord.

Les occupants de la banquette de la roumaine se plaindront en outre d'un manque d'espace aux jambes et à la tête. Rien de tel à bord de la Citroën, qui offre 4 cm de plus pour caser ses genoux (croyez-moi, ça fait toute la différence !) et… 17 cm de plus aux coudes. De plus, elle propose des prises ➔

❶ ARNAUD SAUNIER

❷ ARNAUD SAUNIER

DACIA SPRING
❶ Instrumentation numérique plus classique pour la Dacia, qui joue là aussi la simplicité. ❷ Le mode B facilite la conduite en ville grâce à sa récupération d'énergie augmentée.

Plastiques uniformément durs mais robustes et bien assemblés à bord de la Spring. Position de conduite imparfaite.

CITROËN Ë-C3
❶ Les places arrière offrent un espace généreux. Dommage que le dossier de la banquette soit trop vertical. ❷ La banquette fractionnable est fournie d'office sur cette finition.

USB et 12 V à l'arrière, ainsi que des bacs de rangement dans les portières (rien de tout cela à l'arrière de la Dacia). Cette dernière sauve (un peu) l'honneur en affichant un volume de coffre identique (310 dm³ dans les deux cas) et une banquette dont le dossier légèrement plus incliné procure un meilleur confort postural. Mais celui-ci ne se rabat que d'un seul tenant, alors que la Citroën bénéficie d'une banquette fractionnable de série. Aux places avant, c'est deux salles, deux ambiances ! L'ë-C3 arbore d'une planche de bord au dessin moderne, égayée par des médaillons de tissu, et elle assure une bonne position de conduite. Moins accueillante, la Dacia ne permet pas de régler son volant en profondeur ni son siège en hauteur. Elle ne propose même pas de repose-pied pour le conducteur ! Et si elle offre un écran tactile intuitif et une grande instrumentation numérique, sa planche de bord "tout plastique" assume clairement son côté "low cost". Mais s'ils sont parfois mal ébarbés, les matériaux semblent robustes (plus que ceux de la Citroën), et les assemblages solides. Plus spacieuse et mieux présentée, l'ë-C3 remporte confortablement cette manche.

SUR LA ROUTE

À première vue, sur ce chapitre, il est rapide de se dire que la Dacia se fait largement distancer, avec sa puissance modeste (65 ch contre 113 pour la Citroën), sa batterie plus petite (26,8 kWh net contre 42) et ses voies étroites… et on aurait parfaitement raison ! Commençons par les chronos : la Spring réclame 2,5 s de plus sur le kilomètre départ arrêté que sa rivale, et n'est même pas capable d'atteindre la limitation de vitesse sur

CITROËN Ë-C3

PLUS
Présentation pimpante
Habitabilité correcte
Polyvalence

—

MOINS
Autonomie autoroute
Banquette trop verticale
Suspensions sèches

SUR LA ROUTE, LA DACIA SE FAIT LARGEMENT DISTANCER PAR LA CITROËN, AVEC SA PUISSANCE MODESTE ET SA PETITE BATTERIE •••

DACIA SPRING

PLUS
Tarif attractif
Maniabilité en ville
Écran tactile intuitif

MOINS
Aptitudes routières
Habitabilité
Banquette AR d'un seul tenant

autoroute ; elle plafonne à 126 km/h ! Suffisante en ville, où le conducteur apprécie son mode B qui favorise la régénération (et donc le frein moteur), son diamètre de braquage ultra-réduit qui facilite les manœuvres et son gabarit très compact utile lorsque l'on cherche à se garer, la Dacia s'essouffle rapidement dès que l'on s'élance sur les rocades. Une démarche qui relève de l'aventure, car entre ses pneus chinois premier prix de marque Linglong et son rapport entre largeur et hauteur défavorable, la roumaine affiche une tenue de cap approximative sur autoroute, se révèle sensible au vent latéral et accuse un fort roulis en virage. Et sa direction est un flou artistique… pas franchement sécurisant ! Pour couronner le tout, elle freine mal : 77 m pour s'arrêter depuis 130 km/h (enfin, 126 !), contre 65 m pour la Citroën, pourtant pas exceptionnelle dans ce domaine.

La française a, elle, tout d'une citadine moderne.

La tenue de route est rassurante, le roulis mieux contenu et la direction plus précise. Voilà qui lui confère une polyvalence autrement plus ➤

DACIA SPRING

❶ Les passagers sont très à l'étroit à l'arrière de la Spring, qui ne propose d'ailleurs que quatre places. ❷ Le coffre apparaît correct au vu du gabarit. Mais la banquette ne se rabat que d'un seul tenant.

MALHEUREUSEMENT POUR LA SPRING, LA HAUSSE DU COÛT DE LA VIE EST PASSÉE PAR LÀ ET SON BONUS ÉCOLOGIQUE S'EST ENVOLÉ •••

grande, d'autant qu'elle bénéficie d'une meilleure insonorisation et de suspensions plus douillettes, bien qu'elle digère assez difficilement les saignées transversales. Elle accepte même la recharge rapide à 100 kW (26 mn pour passer de 20 à 80 % de charge), que la Spring facture en option… et encore, à 30 kW seulement (45 mn pour la même opération).

Pour autant, ne rêvez pas : un poil gourmande, l'ë-C3 ne dépassera pas les 245 km d'autonomie en moyenne, et tombera en panne sèche au bout de 195 km d'autoroute. Pour tenter de tirer le maximum de sa batterie, la Citroën propose un inédit mode DC, qui réduit la réponse à l'accélérateur pour ne pas trop consommer et le frein moteur pour conserver son élan, mais cela ne change pas grand-chose : pour voyager loin, mieux vaut prendre le train ! Il n'en reste pas moins qu'au chapitre de la conduite, la victoire de l'ë-C3 est sans appel.

BUDGET

L'inflation, ce fléau ! À son lancement au printemps 2021, la Spring démarrait à 13 500 € bonus déduit, une offre alors totalement inédite chez les électriques et qui lui a valu un beau succès. Mais la hausse du coût de la vie est passée par là, tout comme la suppression du bonus pour les voitures made in China ainsi que la disparition de la version d'entrée de gamme à 45 ch : désormais, la Spring réclame au minimum 18 900 €.

Cela représente tout de même une augmentation de 40 % en trois ans et demi pour la Dacia !

Notre finition haute Extreme, à la présentation un peu plus flatteuse (touches de brun à l'intérieur et à l'extérieur, stickers décoratifs sur les boucliers…) et à l'équipement enrichi (caméra de recul, GPS, rétroviseurs électriques…), est pour sa part facturée 19 900 €.

De son côté, l'ë-C3 démarre à 21 300 € bonus déduit, mais pour bénéficier d'une dotation comparable, il convient de monter en gamme

et d'opter pour la livrée Max, ce qui gonfle la note à 25 800 €, toujours bonus déduit. Mais la Citroën dispose en prime d'équipements indisponibles sur la Spring, comme le chargeur de smartphone à induction, la climatisation automatique, le capteur de pluie, les rétroviseurs rabattables électriquement, un frein de stationnement électrique ou encore… des vitres à commande séquentielle (à l'ouverture uniquement). Oui, sur la Spring, il faut garder le doigt sur le bouton durant toute la manœuvre, à l'ancienne ! La roumaine remporte cependant la victoire à ce chapitre. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : CITROËN Ë-C3
VIE À BORD : CITROËN Ë-C3
BUDGET : DACIA SPRING

Nos deux citadines jouent les vraies-fausses baroudeuses avec leurs gardes au sol généreuses et leurs passages de roues en plastique noir. Mais la Spring affiche des proportions… déroutantes.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

CITROËN Ë-C3
113 ch/44 kWh Max
DACIA SPRING 65 ch/27,4 kWh Extreme
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.

	CITROËN Ë-C3	DACIA SPRING
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	113 ch	65 ch
Couple maxi	120 Nm	113 Nm
Type	élec. synchr. à aimants perm.	élec. synchr. à aimants perm.
Puissance fiscale	4 CV	2 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	Li-ion/44 (42) kWh	Li-ion/27,4 (26,8) kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	11,1 m	10,4 m
Pneumatiques	205/50 R 17	165/65 R 15
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,02/1,76/1,57/2,54 m	3,74/1,59/1,52/2,43 m
Poids/tractable freiné	1470/550 kg	987/0 kg
Performances		
1000 m d.a./0 à 100 km/h	35,2/12,2 s	37,7/14,8 s
90 à 130 km/h en Drive	11,3 s	impossible
Vitesse maxi	135 km/h	126 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/65 m	11/35/77 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	22 cm	18 cm
Largeur aux coudes AV/AR	142/141 cm	129/124 cm
Volume de coffre	310 dm³	310 dm³
Niveau sonore		
À 90/130 km/h	65,5/69,7 dB	69,2/74,9 dB

LE BUDGET

	CITROËN Ë-C3	DACIA SPRING
Prix	**27 800 €**	**19 900 €**
Bonus écologique (CO_2)	2000 €(1) (0 g/km)	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé(2)	25 800 €	20 950 €
Garantie	2 ans, km illimité(2)	3 ans ou 150 000 km(2)

(1) 2000, 3000 ou 4000 € selon revenu fiscal. (1) Bonus et options inclus. (2) Batteries : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements communs

6 airbags, ABS, aide stationn. AR, AFIL, phares auto, Bluetooth, cam. recul, clim, ESP, fixations Isofix, GPS, instr. num., lect. panneaux, ordinateur de bord, radio DAB, rég./lim. vit., réplication smartphone, rétros élec., vitres AV/AR élec., volant multifonction.

Options

Citroën ë-C3 : peinture spéciale (200 à 800 €).
Dacia Spring : peinture spéciale (550 €), recharge DC 30 kW (500 €).

	CITROËN Ë-C3	DACIA SPRING
Consommation/Autonomie/Recharge		
Consommation moyenne	17,5 kWh/100 km	14,5 kWh/100 km
Conso ville/route/autoroute	15/16,1/21,5 kWh/100 km	10,8/13,4/19,4 kWh/100 km
Autonomie moyenne	245 km	190 km
Auton. ville/route/autoroute	280/260/195 km	245/200/135 km
Chargeur AC/DC	7,4/100 kW	7,4/30 kW(3)
Charge dom./7,4/11/100 kW	NC/7 h/4 h 30/26 mn(4)	14 h/4 h 50/–/45 mn(4)

(3) Chargeur DC en option à 500 €. (4) Donnée constructeur, 20 à 80 %.

Note EuroNCAP	**En cours**	**1 étoile**
Pays de fabrication	**Slovaquie**	**Chine**

LE CHOIX DE *L'AUTO-JOURNAL*

CITROËN Ë-C3

À moins de ne chercher qu'une deuxième (voire troisième !) voiture du foyer réservée aux petits trajets urbains, auquel cas la Spring pourra suffire, nous ne saurions trop recommander de rallonger un peu le chèque pour s'offrir l'ë-C3. Plus spacieuse, plus confortable, plus polyvalente et plus moderne, elle frappe un grand coup !

■ bon/ ■ moyen/ ■ mauvais dans sa catégorie

ALPINE A290
P. 42

AUDI A5 AVANT
P. 43

CITROËN C3
P. 44

DACIA DUSTER
P. 45

LAMBORGHINI REVUELTO
P. 46

LOTUS EMEYA
P. 47

RENAULT 5 E-TECH
P. 48

RENAULT RAFALE
P. 49

Les Coups de ♥ DE LA RÉDACTION

Nos essayeurs ont ressorti leurs carnets de notes de l'année et chacun a choisi la voiture qui l'a le plus bluffé en 2024. De la sportive de rêve au SUV modeste, du V12 au 100 % électrique, chacune d'elles représente une forme de hardiesse dans son segment. Contrairement à celles qu'ils ont détestées, et dont ils vous parlent aussi !

LAURENT VILLARON / SPORT AUTO - ADRIEN CORTESI - FLORIAN GROUT - TIBO - YANN LEFEBVRE - LOTUS - YANN LEFEBVRE - ADRIEN CORTESI

PHOTOS : LAURENT VILLARON

La GTI n'est pas morte !

L'avènement de l'électrique, avec son cortège de kilos et son manque de sensations, laissait craindre la disparition du concept de la petite sportive. Heureusement, l'Alpine A290 redonne espoir !

De la première Golf GTI à la GR Yaris en passant par les 205 GTI et autres Clio Williams, les petites sportives ont toujours su procurer des plaisirs simples et authentiques à des passionnés pas milliardaires. La vogue du "downsizing" et la montée du malus écologique ont cependant entraîné leur quasi-extinction. Quant à leurs héritières électriques, elles n'avaient jusqu'alors pas convaincu : performances ternes, autonomie ridicule, sensations en berne. Heureusement, l'Alpine A290 change la donne ! Basée sur la déjà très réussie Renault 5 E-Tech, elle soigne encore davantage son look, avec une bouille de bombinette absolument irrésistible. À l'intérieur, les clins d'œil à son aïeule sont multiples, des sièges façon "pétale" à la console centrale héritée de l'A110. Surprise : la présentation apparaît raffinée, les matériaux soignés, le cuir Nappa délicieux au toucher. Mais heureusement, l'A290 n'est pas que cette gravure de mode qui pourrait sembler destinée à la clientèle des beaux quartiers !

Côté poids, elle évite tout excès. Alpine annonce 1 404 kg à vide.

Avec sa batterie de taille raisonnable (52 kWh et 300 kg) et son gabarit contenu (3,99 m de long), elle reste une petite voiture. Grâce à cela, elle se montre vive (0 à 100 km/h en 6,9 s) et très agile, avec une direction incisive et un train avant accrocheur. Les suspensions fermes mais pas figées travaillent efficacement sans nuire au confort, tandis que les sensations à la pédale de frein sont troublantes de naturel. Alpine a même prévu un subtil générateur de son qui simule des montées en régime !

Présentation plutôt riche et sportive à bord, avec une position de conduite agréable.

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Moteur :** synchrone à rotor bobiné
- **Puissance :** 220 ch • **Couple :** 300 Nm
- **Boîte :** réducteur, 1 rapport
- **L/l/H/ emp. :** 4/1,82/1,51/2,53 m • **Batterie :** 52 kWh (net) • **0 à 100 km/h :** 6,9 s • **V. max. :** 167 km/h
- **Autonomie moy. :** 265 km • **Tps de charge :** 30 mn (15 à 80% sur 100 kW)
- **Rejets CO_2 :** 0 g/km • **Bonus :** à partir de 2000 € selon revenu fiscal.

Bien sûr, tout n'est pas parfait : l'A290 mériterait un différentiel autobloquant pour améliorer la motricité (bonne nouvelle, c'est prévu !), l'autonomie est juste (205 km sur autoroute selon nos relevés) et surtout le tarif apparaît très élevé. Mais l'A290 prouve qu'électrique ne rime pas obligatoirement avec léthargique, et ça… ça n'a pas de prix !

ADRIEN CORTESI

CELLE QUE J'AI ADORÉ… DÉTESTER !

GMC HUMMER EV

Fallait-il vraiment ressusciter le Hummer ? Nous sommes en droit de nous interroger, tant cette nouvelle version électrique défie tout bon sens. Trop gros, trop lourd (4,1 tonnes !) et trop gourmand, le Hummer EV dévoie le concept fondamental de la voiture électrique… et donne du grain à moudre aux anti-bagnoles de tout poil. Merci, mais non merci.

Les grands écrans rendent la planche de bord très moderne, mais un apprentissage sera nécessaire.

Le Coup de ♥ d'ARTHUR MATAL

Spécialité maison

À une époque où les SUV inondent le marché, prendre le volant d'un beau break nous rappelle à quel point les fondamentaux ont du bon !

Il est possible d'avoir besoin d'une voiture familiale sans forcément s'obliger à rouler en SUV, comme tout le monde. Les constructeurs allemands l'ont bien compris et proposent (encore) dans leur catalogue respectif des breaks souvent élégants, et pour certains séduisants. La nouvelle A5, qui dispose sous son capot de motorisations thermiques (les futures A4 ne seront qu'électriques), n'échappe pas à cette règle avec sa déclinaison Avant. La voiture est longue (4,83 m) et mesure même 11 cm de plus que le nouveau SUV Q5. Ce qui lui permet de ménager un espace intérieur généreux et un volume de coffre de 448 dm³, certes pas immense, mais très facile à charger avec son seuil situé à bonne hauteur.

Autre point fort de ce type de silhouette : son centre de gravité plus près du sol, qui contribue à l'agilité.

Cette masse bien placée contribue au plaisir de conduite, supérieur à ce que proposent les "surélevés", trop patauds. Bien aidée ici par sa transmission intégrale (option à 2 500 €), cette A5 reste impériale en conditions délicates. Cette motricité "tout temps" fait de cette A5 Avant TFSI 204 une voyageuse infatigable, qui prend également soin de ses passagers avec un amortissement non piloté conciliant, malgré les belles roues de 20 pouces optionnelles équipant notre modèle d'essai. La qualité du châssis appellerait en revanche un peu plus de punch de la part de la mécanique 4 cylindres pour déplacer les 1 840 kg de l'ensemble, qui reste digne en toutes circonstances mais sans offrir le frisson.

Un mot enfin des consommations, qui avec 8,7 l/100 km de moyenne, nous font quand même un peu regretter les "belles" motorisations diesel d'antan, qui offraient performances et appétit contenu. Mais ne boudons pas notre plaisir de pouvoir encore rouler à l'essence dans cette Audi, sans fil à la patte…

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Moteur :** 4 cyl. en ligne turbo essence, 1 984 cm³
- **Puissance :** 204 ch de 4 300 à 6 000 tr/mn
- **Couple :** 340 Nm de 2 000 à 4 000 tr/mn
- **Boîte :** robotisée double embrayage, 7 rapports
- **L/l/H/emp. :** 4,83/1,86/1,46/2,89 m
- **0 à 100 km/h :** 8,2 s
- **V. max. :** 242 km/h*
- **Conso moyenne :** 8,7 l/100 km
- **Rejets CO_2 :** 163 g/km
- **Malus :** 5 105 €

* Donnée constructeur.

Conduire un break essence me redonne le sourire. Les SUV ne peuvent pas lutter !

60% *Quotient Émotionnel*

PHOTOS : ADRIEN CORTESI

AUDI A5 AVANT TFSI 204 ch S Tronic 7

À partir de **51 900 €**

ARNAUD SAUNIER

CELLE QUE J'AI ADORÉ… DÉTESTER !

BMW X2

BMW est l'inventeur du SUV sportif mais également du SUV coupé. Le nouveau X2 revient donc aux affaires avec des années d'expérience dans le domaine, mais le résultat m'a chagriné. L'amortissement n'est pas à la hauteur et le confort déçoit sur route mal carrossée. Dommage, car les moteurs, performants et sobres, que ce soit en essence ou en diesel, font, eux, parfaitement le travail.

Joli volant, planche de bord moderne, elle ne fait pas du tout *cheap*… sauf par ses plastiques durs.

Elle a tout d'une grande !

Une voiture sympa, pratique, confortable, qui fait tout ce dont on peut avoir besoin au quotidien pour moins de 15 000 € ? Non, ce n'est pas une Dacia, mais la nouvelle Citroën C3. Pour une surprise…

D'accord, on ne juge pas que sur le physique. Mais déjà, elle a une bonne tête, cette nouvelle C3, sérieuse mais pas trop. Malgré à peine plus de 4m de long, elle ne fait pas "petite voiture". C'est encore plus flagrant de l'intérieur, en tout cas à l'avant. Déjà, elle est assez haute, ce qui donne une position de conduite comparable à celle d'un petit SUV. Ensuite, la planche de bord, dessinée à l'horizontale, dégage visuellement l'espace. On ne se sent pas du tout engoncé dans une petite citadine, ce que, factuellement, elle est pourtant. L'autre bonne sensation en montant à bord, c'est l'accueil des sièges, qui manifeste le regain d'intérêt de Citroën pour le confort, même à ce niveau de gamme.

Sous le capot de cette version la moins onéreuse, on trouve le 3 cylindres turbo de 100 ch, sans hybridation, accouplé à une boîte manuelle. Les deux s'entendent parfaitement pour procurer des relances très correctes. Avec, de surcroît, une absence de vibrations bienvenue de la part du trois-pattes et, côté boîte, des débattements du levier doux et précis. Au premier ralentisseur, on reprend une dose du fameux confort Citroën : même pas mal !

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Moteur :** 3 cyl. en ligne, turbo essence, 1 199 cm³
- **Puissance :** 100 ch à 5 500 tr/mn
- **Couple :** 205 Nm à 1 750 tr/mn
- **Boîte :** manuelle, 6 rapports
- **L/l/h/ emp. :** 4,02 / 1,76 / 1,57 / 2,54 m
- **0 à 100 km/h :** 11,6 s
- **V. max. :** 163 km/h
- **Conso moyenne :** 6,3 l/100 km
- **Rejets CO_2 :** 128 g/km
- **Malus :** 260 €

Et sur la route ? Cette douceur générale ne dégrade pas du tout la précision des placements.

On peut pinailler sur une direction un peu trop assistée, mais la voiture avale les courbes sans broncher et semble aussi bien taillée pour les longues distances que pour le cabotage périurbain. Voilà donc une voiture parfaitement compétente pour tous les usages, y compris les départs en vacances… à condition de ne pas embarquer deux grands ados à l'arrière. Car l'espace y est quand même compté, tandis que le coffre de 310 dm³ sera jugé suffisant, sans plus.

À ce prix, où est le loup ? Eh bien, il n'y en a pas. Vous devrez juste accepter des plastiques durs, ou une insonorisation de caisse légère. Honnêtement, on s'y fait très bien.

Rien de transcendant à la conduite, mais un rapport prix/prestation hors normes.

70% *Quotient Émotionnel*

PHOTOS : FLORIAN GROUT

CITROËN C3 1.2 Turbo 100 ch

À partir de **14 990 €**

ADRIEN CORTESI

CELLE QUE J'AI ADORÉ… DÉTESTER !

VOLKSWAGEN PASSAT

Quand on dit Passat, vous imaginez une voiture de luxe ? Non ? Vous avez tort. Parce qu'à force de prendre des centimètres, des écrans et de la technologie en plus, la nouvelle Passat, qui n'est plus disponible qu'en break, coûte environ 55 000 €. Ceci pour un 4 cylindres de 150 ch qui suffit à peine à mouvoir ce gros gabarit. C'est une bonne voiture. Mais trop, c'est trop.

En finition Essential, l'écran central disparaît au profit d'un rangement fermé et l'instrumentation retrouve des compteurs analogiques.

Le Coup de ♥ de GUY L'HOSPITAL

Quoi d'autre ?

Il roule au gaz et, à condition de se contenter de la finition Essential, s'affiche à moins de 20 000 €. Et, pourtant, sur la route, le nouveau Duster n'est pas dénué de qualités. Pourquoi aller chercher ailleurs ?

Si vous ne vous méfiez pas, vous pourriez ressortir de la concession Dacia avec une version hybride toutes options, ayant signé un chèque de plus de 30 000 €. Ben voyons ! Si vous n'êtes pas contre actionner une pédale d'embrayage, je vous propose une solution plus économique, autour de 20 000 €. À ce prix-là, vous aurez tout de même droit à un moteur. Et plutôt efficient puisqu'il s'agit du 3 cylindres Eco-G 100 ch, capable de fonctionner aussi bien au sans-plomb qu'au GPL. Même si l'autonomie maximale de 1 200 km reste un solide argument, l'intérêt de cette version est bien d'utiliser au maximum le petit réservoir (40 l) de GPL. Pour deux raisons essentielles.

La première, purement économique, c'est qu'il vous permet de profiter d'un tarif beaucoup plus intéressant que celui du litre de sans-plomb ce qui, malgré une surconsommation importante (9,6 contre 6,8 l/100 km en moyenne) permet de rouler à bas prix et faire le plein avec un billet de 50 €.

La seconde concerne l'agrément de conduite.

En roulant au gaz, le Duster se montre plus puissant (101 ch contre 90 ch), gagne 10 Nm de couple et affiche de bien meilleures performances. Voyez plutôt : sur le 0 à 100 km/h, en activant la carburation GPL, il se contente de 12,9 s contre 15 s lorsqu'il se nourrit au sans-plomb.

Parmi les autres qualités, citons le comportement routier sécurisant, un bon confort de suspension, une bonne habitabilité (si vous le comparez dans la catégorie des SUV urbains) et une présentation agréable à défaut d'une finition de grande qualité. Un défaut ? Oui, toujours le même, l'insonorisation perfectible, notamment sur autoroute.

EN CHIFFRES

Nos mesures (en GPL)

- **Moteur :** 3 cyl. en ligne, turbo essence/GPL, 999 cm³
- **Puissance :** 101 ch à 4 600 tr/mn
- **Couple :** 170 Nm à 2 000 tr/mn
- **Boîte :** manuelle, 6 rapports
- **L/l/H/emp. :** 4,34 / 1,81 / 1,62 / 2,66 m
- **0 à 100 km/h :** 12,9 s
- **V. max. :** 170 km/h
- **Conso moyenne :** 9,6 l/100 km (GPL), 6,8 l/100 km (SP)
- **Rejets CO_2 :** 127 g/km
- **Malus :** 240 €

PHOTOS : FLORIAN GROUT

DACIA DUSTER Eco-G 100 ch 4x2

À partir de **19 890 €**

MERCEDES

CELLE QUE J'AI ADORÉ… DÉTESTER !

MERCEDES G 580 EQ

Le Classe G, c'est une institution. Taillé à la serpe, capable de grimper aux arbres – et même davantage –, il ne néglige pas les fondamentaux en passant au 100 % électrique. Mais il dépasse les 3 tonnes, s'affiche à près de 200 000 € et son sens de l'écologie questionne avec une batterie de 116 kWh. Perso, j'assume davantage le G 63 AMG avec son V8 de 585 ch.

Le Coup de ♥ de CAMILLE PINET

LAMBORGHINI REVUELTO

À partir de **506 808 €**

J'en frissonne encore

Bien sûr, s'enthousiasmer pour une supercar à moteur V12 hybride de 1 015 ch paraît un peu facile, mais pas question d'être snob : c'était pour moi le moment le plus fort de l'année 2024.

Conduire une Lamborghini V12 est-il bien un Graal automobile ? J'ai attendu 2024 pour pouvoir répondre à la question, au volant de la Revuelto, première supercar hybride de série sortant des ateliers de Sant'Agata. Elle coche sur le papier toutes les cases : un tarif inaccessible, une puissance dantesque et des performances intimidantes. La modernité n'est cependant pas tendre avec les mythes et je craignais que l'expérience du réel fracasse mon rêve entretenu depuis mes plus tendres années.

Je peux vous rassurer : l'électrification ne chipe pas la vedette au V12. Il reste la pièce maîtresse de ce qui peut être considéré comme une œuvre d'art. En nombre de sensations délivrées par seconde, elle bat tous mes records personnels. L'expérience démarre lorsqu'on découvre les lignes de cette héritière des Countach et Aventador. C'est bien une Lamborghini, tout en angles, excessive, y compris dans son empreinte au sol, équivalente à celle d'une limousine. Bien entendu, les portes en élytre apportent leur contribution au spectacle, tout comme le bouton de démarrage placé sous un petit capot. Car si la Revuelto peut désormais rouler quelques kilomètres en silence, c'est pour répéter plus souvent une cérémonie du démarrage du V12 dont le conducteur ne se lasse jamais. Sur route ouverte, difficile de prendre toute la mesure de ses performances, mais il est impossible de cesser de jouer avec cet instrument qui semble maîtriser toutes les notes du répertoire. Ce qui étonne aussi au volant, c'est la facilité de prise en main, même si je crains à tout instant d'abîmer les soubassements en carbone. Bien sûr, les accélérations coupent le souffle et le niveau d'adhérence procuré par la transmission intégrale sur le sec impressionne, mais le vrai talent de la Revuelto réside dans son sens permanent du théâtre : aucune seconde passée à son bord n'est banale.

PHOTOS : YANN LEFEBVRE

Les écrans sont bien présents mais ils ne monopolisent pas l'attention et c'est tant mieux.

EN CHIFFRES

Données constructeur

- **Moteur :** 12 cyl. en V essence, 6 498 cm³ + moteur électrique
- **Puissance :** 825 ch à 9 250 tr/mn (1 015 ch cumulés)
- **Couple :** 725 Nm à 6 750 tr/mn
- **Boîte :** double embrayage , 8 rapports
- **L/l/H/emp. :** 4,95/2,03/1,16/2,78 m
- **0 à 100 km/h :** 2,5 s
- **V. max. :** 350 km/h
- **Conso mixte :** 11,86 l/100 km
- **Rejets CO_2 :** 276 g/km
- **Malus :** 60 000 €

ARNAUD SAUNIER

CELLE QUE J'AI ADORÉ… DÉTESTER !

SKODA SCALA RESTYLÉE

Skoda a longtemps brillé par le caractère pratique de ses autos, souvent plus spacieuses et modulables que leurs concurrentes pour un prix plus compétitif. Rien de tout cela dans la Scala, même restylée, qui semble faire de la banalité son principal credo. Dommage car dans un océan de SUV, la cause des berlines compactes mérite d'être mieux défendue.

Lotus là où on ne l'attend pas

De l'énergie à revendre en performances, et beaucoup à récupérer très vite à la borne : l'Emeya a tous les bénéfices d'une grosse batterie et d'une recharge ultra-rapide pour voyager vite et loin.

Complètement à rebours : les Lotus de la nouvelle génération électrique sont à des années-lumière des sportives légères puristes de la marque, il faut l'accepter. Mais cela en fait-il de mauvaises voitures ? Il suffit de prendre le volant de l'Emeya pour comprendre. La grande berline offre de hautes performances de grande routière : rien d'étonnant avec plus de 600 ch aux quatre roues, 710 Nm et un empattement de plus de 3 m. Ses reprises sur autoroute sont méchamment rapides, jusqu'à flirter avec les 250 km/h. Dans le trafic, le conducteur regrette juste une conduite semi-autonome perfectible.

Mais là où cette limousine nous a bluffés, c'est par son aisance dans les virolos des cols alpins. Difficile de croire qu'elle traîne une masse de 2,5 t, tandis que la puissante régénération se règle d'une pichenette sur les palettes au volant.

Résultat : une agilité inattendue et un comportement ultra-serein.

L'Emeya sait tout faire – sauf en ville avec son gabarit XXL. Très confortable avec sa suspension pneumatique active, elle dispense une atmosphère raffinée à son bord où chaque matériau (Alcantara, cuir souple, carbone, vrai métal), chaque habillage est choisi avec soin. La partie digitale offre de beaux graphismes et des interfaces modernes. Mention spéciale pour la sono, ample et puissante. Côté technologie électrique, le groupe chinois Geely (propriétaire de Lotus) en connaît un rayon. Et il donne son meilleur à ses anglaises made in Wuhan, avec une batterie NMC de 99 kWh sous 800 V, capable de repasser de 10 à 80 % en juste 20 mn avec une borne à 350 kW. L'excellent Cx de 0,21 permet des consommations maîtrisées (24,5 kWh/km en moyenne), ce qui permet d'envisager 350 km de route avant la prochaine recharge éclair. *Same player, shoot again!*

PHOTOS : LOTUS

High-tech et haute qualité : le tableau de bord de l'Emeya offre une ambiance d'un luxe différent.

EN CHIFFRES

Données constructeur

• **Moteurs :** 2 électriques synchrones à aimants permanents • **Puissance :** 612 ch • **Couple :** 710 Nm • **Boîte :** réducteur, 1 rapport • **L/l/H/emp. :** 5,14/2,01/1,46/ 3,07 m • **Batterie :** 102 kWh (brut)/98,9 kWh (net) • **0 à 100 km/h :** 4,15 s • **V. max. :** 250 km/h • **Autonomie WLTP :** 500 à 610 km • **Temps de charge :** 20 mn (10 à 80 % sur 350 kW) • **Rejets CO_2 :** 0 g/km • **Bonus :** 0 €

20 minutes : à peine le temps de souffler. C'est rare, une recharge aussi rapide.

90% *Quotient Émotionnel*

LOTUS EMEYA S 612 ch À partir de **129 890 €**

PHOTO : T. ANTOINE / ACE TEAM

CELLE QUE J'AI ADORÉ... DÉTESTER !

AUDI Q6 E-TRON

(Très) longtemps attendu, prometteur avec sa toute nouvelle plateforme partagée avec le Porsche Macan électrique, le Q6 e-tron affiche un style ultra-classique avec une impression de déjà-vu, certes joliment travaillé dans chaque détail. Mais avec un comportement manquant de dynamisme et une consommation élevée en conduite tranquille, comment ne pas en espérer plus ?

5 de cœur

Double écran à gauche, insert matelassé à droite : la présentation est moderne, sympa et soignée !

Elle fait tourner les têtes, soigne son intérieur et en plus, elle est sympa à conduire : elle ne pouvait pas ne pas être parmi nos voitures préférées de 2024. Mais elle n'est pas parfaite pour autant.

La R5 E-Tech réussit le tour de force d'être à la fois craquante et bien placée sur beaucoup de prestations. Elle peut donc aussi bien incarner un achat complètement irrationnel, et un très réfléchi. Pour le subjectif, il y a bien sûr sa bouille, son charisme et les évocations multiples des premières Renault 5, Super 5 et 5 Turbo. Pour l'argumentaire objectif, citons pour commencer une autonomie supérieure à sa rivale toute désignée, la Peugeot e-208 (305 km), mais aussi à toutes les citadines électriques, notamment les Mini Cooper E (265 km) et Fiat 500e (260 km).

Continuons avec un très bon compromis confort/comportement routier : la R5 donne le sourire à son conducteur avec un sentiment d'agilité bien agréable, se montre efficace même sur le mouillé, le tout en gardant un niveau de confort remarquable et largement praticable pour la famille. L'e-208 est loin d'être aussi agréable à conduire, et la Mini verse dans la caricature par son inconfort.

La présentation intérieure fait aussi partie des bons points.

La qualité est presque étonnante et les clins d'œil à la première R5, charmants. Le système multimédia n'est pas en reste et montre une fluidité exemplaire. Même le coffre fait plutôt partie des bons points avec 310 dm³, soit autant que l'e-208 pourtant bien plus grande (14 cm de plus).

Ce qui nous amène malgré tout aux bémols : l'habitabilité aux places arrière n'est pas folle, même si elle reste supérieure à la plupart de ses concurrentes. Et la vitesse de recharge aurait pu être plus rapide : Renault annonce de 15 à 80 % en 30 mn avec un chargeur culminant à 100 kW. D'un côté, c'est trop long pour les voyages longue distance, de l'autre, les rivales ne font pas mieux.

Terminons avec un dernier bon point : la R5 E-Tech est moins chère que l'e-208 malgré des prestations presque partout supérieures, et moins chère que la Mini E à équipement équivalent. Bref, elle est bien placée en tarif, ce qui ne gâte rien !

EN CHIFFRES

Nos mesures

• **Moteur :** électrique synchrone à rotor bobiné • **Puissance :** 150 ch • **Couple :** 245 Nm • **Boîte :** réducteur, 1 rapport • **L/l/H/emp. :** 3,93/1,81/1,5/2,54 m • **Batterie :** 52 kWh (net) • **0 à 100 km/h :** 8,7 s • **V. max :** 151 km/h • **Autonomie moy. :** 320 km • **Tps de charge :** 30 mn (15 à 80 % sur 100 kW) • **Rejets CO_2 :** 0 g/km • **Bonus :** à partir de 2000 € selon revenu fiscal.

Son charisme, les souvenirs qu'elle évoque et l'agrément à son volant : je ne résiste pas !

90% *Quotient Émotionnel*

PHOTOS : YANN LEFEBVRE

RENAULT 5 E-Tech 150 ch

À partir de **33 490 €**

CELLE QUE J'AI ADORÉ... DÉTESTER !

MINI COOPER S

OK, elle accélère fort ! OK, elle a toujours son effet "karting" ! OK, elle est toujours mimi ! Mais qu'est-ce qu'elle est raide ! Et devoir cocher une option pour pouvoir commander à sa guise la boîte de vitesses, franchement, sur une Cooper S ! Pour finir, sa politique de tarif et d'options est détestable !

FLORIAN GROUT

Ce n'est certes pas le grand luxe allemand, mais l'ambiance est très agréable.

Ses roues arrière directrices font toute la différence.

70% *Quotient Émotionnel*

ADRIEN CORTESI

RENAULT RAFALE

E-Tech Full hybrid 200 ch

À partir de **45000 €**

Chic à la française

Pour les constructeurs français, le haut de gamme a souvent été un exercice périlleux. Avec le Rafale, Renault réussit plutôt son coup, en mettant l'accent sur l'agrément.

Pour tout dire, le Rafale n'est pas mon premier choix. Mes camarades m'ont piqué mes chouchous de l'année. Cela dit, quand j'étais petite, je voulais devenir (entre autres !) pilote de chasse ; le grand SUV Renault n'a donc pas manqué d'attirer mon attention quand il a déboulé. Emprunter le patronyme d'un fleuron de l'industrie aéronautique française, il faut oser. Avec raison ! Au lieu d'attaquer frontalement les rivaux allemands à la réputation établie, Renault joue finement sa partition avec ce grand SUV coupé élégant mais pas m'as-tu-vu, raffiné et sportif mais pas clinquant et performant juste ce qu'il faut.

Plutôt que d'affoler le chrono, le Rafale mise sur un châssis finement mis au point, assisté avec brio par des roues arrière directrices (en option sur l'entrée de gamme et sur lesquelles il ne faut pas faire l'impasse !) pour ménager un excellent compromis confort/tenue de route et distiller un réel agrément au volant. À bord, le Rafale préfère aussi l'efficace et le pratique au spectaculaire. Il soigne les détails, et son système multimédia accessible et performant facilite la vie.

Il a le sens de la famille, conducteur et passagers s'y sentent bien : une *"voiture à vivre"*, comme disait la pub !

En prime, sa motorisation hybride simple de 200 ch, peu gourmande, n'impose pas de recharger. Personnellement, je n'opterais même pas pour la version la plus huppée, hybride rechargeable. Certes, avec 300 ch et 4 roues motrices, elle est tentante, mais elle est aussi plus lourde et plus chère : le rapport prix/prestations n'est pas meilleur.

Vous allez me dire que tout cela est un peu trop raisonnable. En matière d'usage automobile, la raison est souvent meilleure conseillère que la passion. Et elle est très tendance !

EN CHIFFRES

Nos mesures

• **Moteur :** 3 cyl. en ligne turbo ess + élec.,1 199 cm³ • **Puissance :** 130 ch à 4 500 tr/mn + 68 et 34 ch élec. • **Couple :** 205 Nm à 1 750 tr/mn + 205 et 50 Nm élec. • **Boîte :** auto à crabots , 4 + 2 rapports • **L/l/H/ emp. :** 4,71 / 1,87 / 1,61 / 2,74 m • **0 à 100 km/h :** 9,4 s • **V. max. :** 176 km/h • **Conso moy. :** 6,3 l/100 km • **Rejets CO_2 :** 105 g/km • **Malus :** 0 €

ARNAUD SAUNIER

CELLE QUE J'AI ADORÉ... DÉTESTER !

FORD CAPRI

J'avoue, je n'ai pas conduit le Capri ! Vous me direz que c'est un procès d'intention, et vous aurez raison ! Je suis déçue avant même de prendre le volant et je ne vois pas comment cette Volkswagen ID.4 rebadgée peut me faire revenir cette première impression. Je n'aime pas qu'un constructeur galvaude un patronyme. À l'énoncé de Capri, j'attends de retrouver un héritage connu, pas un SUV électrique de plus ! Néanmoins, Ford nous a déjà fait le coup avec un autre SUV, le Mustang… Mach E !

LES EXPERTS AJ

Sur les citadines, les Japonais en connaissent un rayon ! Ce n'est sans doute pas pour rien qu'ils ont élu la Suzuki Swift Voiture de l'année. Une bonne bouille, un petit 3 cylindres hybride économique, un prix ajusté. La recette du bonheur en ville ?

YANN LEFEBVRE

Pour lire les infos de bord, les compteurs analogiques sont très bien ! Quant aux plastiques durs, ils ne font pas trop bas de gamme.

YANN LEFEBVRE

Parfois qualifiée de "Mini japonaise", elle a perdu sa bouille tout en rondeur mais elle garde son gabarit compact, parfait pour la ville.

YANN LEFEBVRE

La Swift conserve le châssis de sa devancière, qu'elle peaufine. Et grâce à son poids plume, les 82 ch suffisent à l'animer vaillamment.

SUZUKI SWIFT

1.2 Hybrid SHVS 82 ch BVM5 Pack **21 090 €**
Malus écologique : 0 € (99 g/km CO_2)

ARNAUD SAUNIER

Malgré une boîte à seulement 5 rapports, la Swift reste économique : 4,9 l/100 km de moyenne, et même 4,7 l/100 km sur route.

Franck Lagorce (Pilote)

▶ Formule 1 chez Ligier en 1994-1995.
▶ 10 participations aux 24 Heures du Mans et plus de 25 victoires en Trophée Andros.

Mélina Priam (Journaliste)

▶ Des centaines de voitures essayées depuis vingt ans, de la Ford T de 1923 à la Volkswagen ID.3, en passant par l'Opel GT de 1972 ou la nouvelle Citroën C4.

Ghislain Bacon (Taxi)

▶ Vingt-cinq ans d'expérience.
▶ Des millions de kilomètres parcourus.

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

"Dommage de se contenter d'une boîte à 5 rapports ! Cela fait monter le niveau sonore sur autoroute !"

L'avis du pilote

50% Quotient Émotionnel

J'ai un peu perdu l'habitude des boîtes manuelles ! Surtout sur une citadine. Heureusement, l'embrayage est souple, ce qui évite les crampes dans les bouchons, et la commande est agréable : ferme, avec des rapports bien verrouillés. En revanche, une boîte "cinq" limite la polyvalence d'usage : à 60 km/h, le moteur tourne déjà à près de 3000 tr/mn. Ce n'est pas l'idéal pour un usage autoroutier. De toute façon, le petit 3 pattes de 82 ch est un peu court pour l'aventure !
La Swift se montre parfaite en ville : assez tonique même au démarrage grâce à son poids plume, mais il lui manque 20 ch et surtout du couple pour affronter sereinement toutes les situations, comme doubler prestement un camion sur une nationale. En plus, elle est bruyante. L'atout, si je puis dire, c'est que le train avant n'est pas débordé ! Même dans des conditions climatiques difficiles, la motricité n'est pas prise en défaut et l'auto garde de la traction. En revanche, au freinage, c'est une catastrophe ! Il n'y a pas d'attaque de pédale et les distances d'arrêt sont interminables *(11 m à 50 km/h et 76 m à partir de 130 km/h, de piètres résultats, NDLR).*

"Elle est amusante à mener, mais ses rivales françaises sont meilleures, hélas pour elle !"

L'avis de la journaliste

60% Quotient Émotionnel

Le moins que l'on puisse dire est que la Swift ne mise ni sur la puissance ni sur une débauche de technologies embarquées. Mais elle va à l'essentiel et avance deux atouts majeurs : sa bonne bouille et son prix. Même si dans cette version Pack, heureusement correctement équipée, l'addition grimpe quand même à 21 090 € ! C'est plus cher qu'une Clio Eco-G 100 ch ou qu'une Peugeot 208 1.2 PureTech de 100 ch d'entrée de gamme. Sans parler de la nouvelle C3 qui casse les prix ! Les françaises ne lui rendent effectivement pas la vie facile : elles sont plus puissantes, plus confortables, plus polyvalentes, bien qu'elles soient moins bien dotées pour le même prix. La Suzuki dispose d'un joker dans sa manche : son appétit de moineau. Elle se contente de 4,9 l/100 km en moyenne et même 4,7 l/100 km sur route, soit peu ou prou un litre de moins tous les 100 km que les deux rivales précitées. Autre particularité de la petite japonaise : elle est disponible (moyennant 1 500 € de plus) en version 4x4 – comme la Fiat Panda en son temps – pour plaire aux montagnards !

"C'est une bonne petite citadine, mais le confort est trop rudimentaire pour un usage plus large."

L'avis du taxi

50% Quotient Émotionnel

Pas de doute : c'est bien un 3 cylindres ! Il est très (trop) présent et l'insonorisation légère ne vient pas atténuer son bruit. Honnêtement, je ne me lancerais pas dans de grands trajets avec cette Swift. En plus, je trouve l'assise des sièges avant trop molle : je ne suis pas assez maintenu et je crains d'avoir mal au dos à la longue.
Il manque aussi un accoudoir central pour le confort de conduite et les rangements fermés sont rares. C'est une petite citadine simple, pas prétentieuse, mais il ne faut pas trop en attendre. La présentation intérieure est sans chichi : les plastiques sont durs et les compteurs à aiguilles datent un peu. Mais l'ensemble ne jure pas et reste agréable à l'œil dans cette version bicolore. L'écran central apporte la touche de modernité indispensable mais, de ce fait, il détonnerait presque. La banquette arrière s'avère, hélas, très basique : elle n'est pas creusée, ne soutient pas les cuisses des plus grands et son confort est sommaire. Dommage car les suspensions travaillent en souplesse pour gommer les imperfections. Pour le gabarit, le coffre (295 dm^3) n'est pas ridicule.

À CHACUN

ABARTH 600e 240 ch

P. 54

MG CYBERSTER 510 ch

P. 58

YANN LEFEBVRE - ARNAUD SAUNIER - CLEMENT CHOULOT - GREG

SON SPORT !

Ceux qui redoutaient que l'arrivée de la voiture électrique calme le jeu sportif peuvent se rassurer. Au contraire, les chevaux électriques étant faciles à obtenir, ils poussent à se surpasser ! Que ce soient les convertis au tout électrique comme Abarth ou MG, ceux qui laissent encore le choix entre thermique ou électrique comme Maserati ou les derniers des Mohicans thermiques comme la BMW M5, tout le monde sort le grand jeu !

MASERATI GRANTURISMO FOLGORE 761 ch

P. 64

BMW M5 727 ch

P. 70

LES WATTS QU'ELLE PR

Passée entre les mains d'Abarth, la sage Fiat 600e entre dans le cercle des électriques athlétiques. Elle annonce des chronos costauds, un châssis dûment affûté pour encaisser la cavalerie… mais une Abarth qui ne chante plus, c'est déroutant.

Par **Antoine Arnoux** Photos **Yann Lefebvre**

Bis repetita : l'évolution était prévisible du côté de la branche sportive de Fiat. L'avenir de l'officine Abarth sera bel et bien à piles, comme en témoigne le scorpion désormais flanqué d'un éclair apparu sur la petite 500e l'an dernier. La 600e est donc le deuxième modèle 100 % électrique du constructeur, dorénavant privé de mécaniques essence ! Un comble pour l'ancien artisan devenu préparateur "maison" Fiat, dont les petits moteurs bouillonnants sont depuis toujours la marque de fabrique. Les échappements XXL qui grondent fort et clair, c'est fini. Quant aux batteries, qui font ici grimper la masse à près de 1,7 t en ordre de marche, pas besoin d'être un puriste invétéré pour appréhender. Bref, dans l'intitulé, le SUV urbain électrique Abarth résonne comme le mariage de la carpe et du lapin. Ou une question de survie, et râler n'y fera pas grand-chose.

Chez Stellantis, comme ailleurs, l'électrification à marche forcée passe par la multiplication des dérivés d'une seule et même plateforme, en l'occurrence la fameuse eCMP.

La Fiat 600e et son pendant énervé Abarth sont donc d'étroites cousines des Peugeot E-2008 et Alfa Romeo Junior, entre autres.

Une bonne chose en soi : sans sortir du lot en prestations électriques (54 kWh bruts, 100 kW en charge rapide), nous avons affaire, sur le papier, à une auto bien née sur le plan dynamique. C'est déjà cela. Abarth insiste pourtant sur ce point : l'orange pressée qui nous attend sur le site d'essais de Balocco, près de Milan, n'est pas un simple E-2008 rhabillé avec outrance façon Rallye – cela fait partie du jeu chez Abarth. Un traitement en profondeur a été mené par l'entremise d'ingénieurs DS et Peugeot Sport, avec quelques éléments spécifiques à la clé : ➛

ÉFÈRE

de gros freins Alcon, un vrai autobloquant mécanique, de nouvelles barres antiroulis et une suspension plus ferme abaissée de 25 mm. Là encore, il y aurait à redire. Concevoir un SUV haut perché pour le faire descendre ensuite… passons. Finalement, par son gabarit et sa silhouette, notre italienne tient presque de la compacte classique. 4,19 m de long pour 1,50 m de haut : voilà qui n'est pas très loin d'une Volkswagen ID.3 GTX ou d'une MG4 XPower (star du rapport prix/chronos !), ses rares rivales chez les électriques de sport.

La 600e est une machine un brin loufoque et se pose comme l'Abarth de tous les excès : la plus rapide et la plus puissante jamais produite !

Parmi les Abarth de route, s'entend. Avec un 0 à 100 km/h annoncé en 5,85 s, c'est vrai, à… 0,05 s près : la radicale 695 Biposto, en son temps, pointait à 5,9 s. Cela ressemble surtout à un habile coup de communication, qui ne vaut que pour l'onéreuse série spéciale Scorpionissima de 280 ch : 1 949 exemplaires à 48 900 € pièce, mais tout de même 2 000 € de bonus grâce à un tour de passe-passe tarifaire. Elle dispose de baquets cuir/Alcantara au maintien excellent et de la "boîte à bruit" diffusant un grognement factice de moteur essence, désactivable, c'est heureux !

Plus modeste, notre version d'essai du jour, Turismo, se contente de 240 ch déjà vaillants, à l'image de l'Alfa Junior Veloce, qui a le même moteur. Le couple maximal étant identique (345 Nm), les chronos ne sont pas si éloignés entre les deux moutures (6,2 s de 0 à 100 km/h). Les relances sont tout aussi énergiques… et linéaires, comme souvent en électrique : poussée franche au démarrage, vigoureuse mais sans relief ensuite.

Pourtant, elle joue les GTI agiles malgré son poids costaud (1 624 kg), et le châssis parvient à un compromis tout à fait plaisant. Certes, les jantes de 20 pouces et l'amortissement un peu raide ont tendance à marteler à faible allure, mais nous avons connu pire. Surprise, la plus puissante des Abarth est aujourd'hui peut-être même l'une des plus confortables ! Si le maintien de caisse est ferme et que les mouvements sont contenus, les réactions progressives évitent de trop maltraiter les occupants. Mieux : l'auto s'avère étonnamment talentueuse et équilibrée

L'avis d'Antoine Arnoux

Le look est ravageur et le résultat s'avère efficace. Mais question passion… c'est juste une électrique de plus !

60%
Quotient Émotionnel

Presque une grosse GTI électrique ! Le châssis, vif et équilibré, distille un bel agrément. Vu le poids, ce n'était pas gagné.

❶ Des jantes jusqu'au spoiler de toit, les logos Scorpion sont omniprésents. ❷ L'espace arrière est pénalisé par les imposants baquets Sabelt. Mais le conducteur est choyé : leur maintien est excellent. ❸ Volume modeste, comme dans la Fiat 600e (360 dm³). Les câbles de charge prennent place sous le plancher, au détriment des bagages.

Hormis les baquets, l'affichage typé sport et quelques maigres détails, l'habitacle est identique à celui de la Fiat. Dommage, la présentation manque de cachet.

sur le tracé sinueux. Le train avant, servi par une direction relativement précise (quoiqu'un brin artificielle), et le fameux autobloquant préviennent les remontées de couple en remise de watts plein pot, même trop fort et trop tôt : bien joué ! Au moment de freiner, le ressenti est légèrement plus mitigé. Les gros disques (380 mm, étriers 4 pistons) font pourtant leur travail sans broncher, mais même en mode Track, qui coupe la récupération au freinage, l'attaque manque un chouia de mordant et de naturel. Pas toujours évident à doser. Voyons-y une invitation à modérer son enthousiasme.

C'est d'ailleurs préférable pour préserver un semblant d'autonomie. Les 322 km annoncés, comme souvent très théoriques, tournent plutôt autour de 250 km en parcours mixte (presque 25 kWh/100 km sur notre essai, certes assez rythmé). Compte tenu des larges jantes, des gommes Michelin Pilot Sport EV à l'excellent grip et de l'aérodynamisme moyen, l'économie d'énergie n'est clairement pas à l'ordre du jour. Nous nous attendions de toute manière à un objet plus ou moins irrationnel en prenant les commandes de cette italienne étrangement survoltée. Et encore, nous avons à peine parlé de ses excès financiers… À 44 900 € en prix d'appel (avant bonus, admettons), c'est déraisonnable à tous les niveaux. De ce point de vue, il s'agit bien d'une authentique Abarth. ■

Pause-expresso

Sur les Abarth des années 60, le capot arrière était ouvert pour faire respirer le bicylindre et améliorer l'appui. L'aileron de toit a une autre utilité soixante ans plus tard.

ABARTH 600e
240 ch / 54 kWh Turismo

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	240 ch
Couple maxi	■	345 Nm
Type		électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale		4 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		réducteur / 1
Batterie / cap. brute (nette)	■	Li-ion NMC / 54 (51) kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,5 m
Pneumatiques		225/40 R 20
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,19 / 1,81 / 1,50 / 2,56 m
Poids / tractable freiné		1 624 kg / impossible
Performances		
0 à 100 km/h	■	6,2 s
Vitesse maxi	■	200 km/h
Coffre		
Volume 5 places	■	360 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**44 900 €**
Bonus écologique (CO_2)	■	2 000 € (1) (0 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		43 750 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(1) 2000, 3000 ou 4000 € selon revenu fiscal.
(2) Bonus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aide parking AR, Bluetooth, climatisation automatique, détecteurs de pluie/luminosité, instrumentation de bord numérique 7 pouces, jantes alliage 20 pouces, phares full LED, sièges baquets Sabelt, surveillance des angles morts, système multimédia avec écran central tactile 10,25 pouces/6 HP/ Android Auto et Apple CarPlay, volant Alcantara…

Options

Peinture spéciale Abarth (850 €)…

Consommation / Autonomie / Recharge		
Consommation mixte	■	18,6 kWh/100 km
Autonomie WLTP	■	322 km
Chargeur AC / DC	■	11 / 100 kW
Tps charge prise dom. 16 A / 11 kW / borne rapide	■	16 h 10 / 5 h 45 / 27 mn (3)

(3) 20 à 80 %.

Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Pologne**

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★☆☆

Si cette sympathique boule de nerfs électrique n'était pas une Abarth, cela pourrait passer. Efficace et enjouée sur le plan dynamique, la 600e du Scorpion ne réalise pourtant pas de miracles au chapitre émotion. Le tempérament Abarth n'est qu'un lointain souvenir, hélas.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

UN BON

SENTIMENT

Miser sur une sportive sexy et ultra-performante pour booster l'image de marque, l'idée n'est pas nouvelle. Mais on n'attendait peut-être pas MG, spécialiste chinois de l'électrique low cost, sur ce terrain ! Sur le papier, le Cyberster a tout pour séduire…

Par **Clément Raoul-Réa** Photos **Arnaud Saunier**

Si MG aime à nous parler de la MGB, roadster emblématique qui reste le modèle le plus produit de l'histoire du constructeur, son image ne saute pas vraiment à l'esprit face au constat de ce qu'est devenue la marque ces dernières années. Propriété du géant chinois SAIC, MG décline désormais une gamme de voitures électriques et hybrides bon marché et souvent compétitives. Du low cost malin peut-être, mais le constructeur n'est pas vraiment un parangon de l'auto passion… Un déficit d'image que MG compte bien pallier. Entre donc en action le Cyberster. Le premier roadster électrique, si l'on omet l'éphémère tentative produite par Tesla sur la base de la Lotus Elise. Le Cyberster reprend la plateforme de la MG4 et sa batterie de 77 kWh. En attendant prochainement une version propulsion, notre modèle du jour, 4WD (quatre roues motrices), allie deux moteurs électriques pour une puissance combinée de 510 ch, et surtout 725 Nm de couple. De quoi catapulter ses occupants de 0 à 100 km/h en 3,2 s. Cerise sur le gâteau, l'ensemble est visuellement très léché, avec des proportions évocatrices.

Avec près de 2 tonnes annoncées, le Cyberster n'a pas le talent dynamique qu'on pouvait espérer. Mais les 510 ch sont bien là !

PLUS
Bel objet
Perfs décoiffantes
Confort

MOINS
Châssis fade
Ergonomie
Position de conduite

Les portes s'ouvrent en élytre. Pour la discrétion, merci de repasser ! L'ouverture électrique se fait à l'aide de l'un des nombreux boutons disséminés dans l'habitacle.

ALCANTARA, CUIR SYNTHÉTIQUE, AJUSTEMENTS SÉRIEUX : TOUT Y EST. LES FINITIONS SONT DE QUALITÉ. MAIS LA POSITION DE CONDUITE LAISSE À DÉSIRER •••

Pour encore plus de spectacle, ouvrez les portes en élytre : effet garanti ! Le hic ? Pour une fois, ce n'est pas le tarif. Certes, avec une étiquette accrochée au rétro qui affiche 67 990 €, le Cyberster n'est pas donné. Mais pour une sportive de ce niveau de performance, électrique ou non, l'addition ne semble pas exagérée. Par comparaison, un BMW Z4 M40i s'échange contre près de 100 000 €, malus compris.

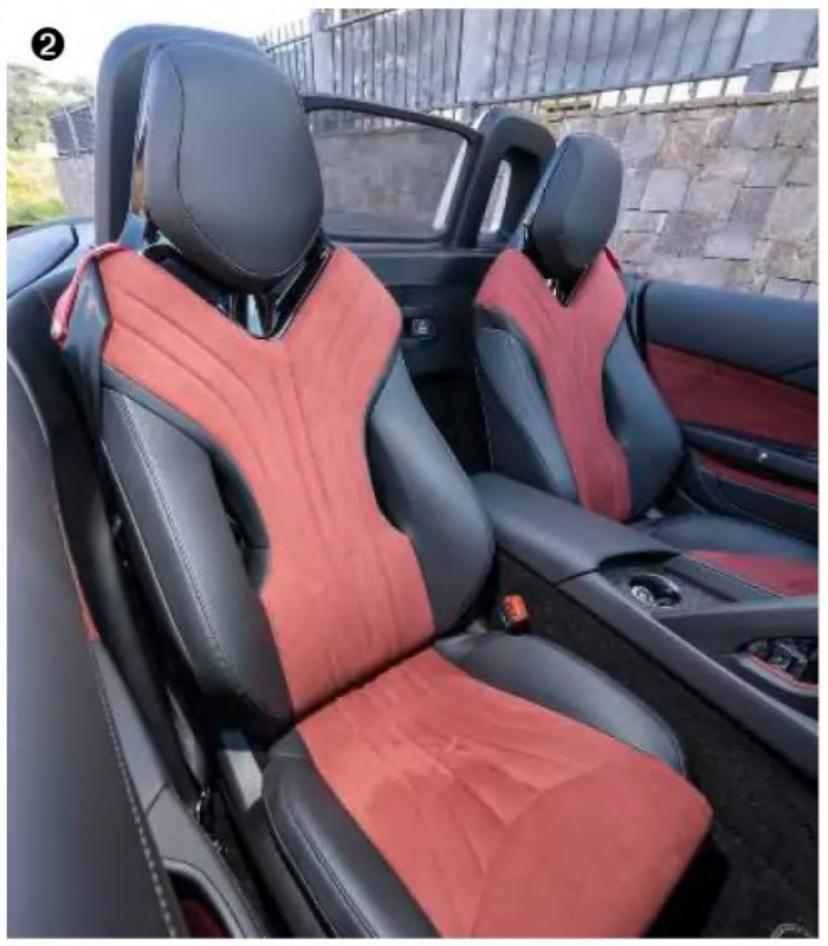
Non, à la rencontre du Cyberster, la première mauvaise surprise vient des dimensions de l'engin.

Avec 4,54 m de longueur et 1,91 m de large, ce roadster occupe le même espace qu'un imposant SUV compact… Un gabarit quelque peu éloigné de celui d'une Mazda MX-5, par exemple. Avec ses batteries, l'ensemble flirte avec les 2 tonnes. Laissons tout de même sa chance au produit, comme le veut l'expression : après tout, les électriques savent souvent déguiser un embonpoint problématique grâce à leur centre de gravité très bas. Et prenons place à bord. Immédiatement, deux choses marquent. La qualité de la finition d'abord, qui n'aurait pas à rougir d'une comparaison avec celle d'une BMW ou d'une Mercedes. Alcantara, cuir (certes synthétique), ajustements sérieux, tout y est. Élégant. En revanche, l'autre surprise, mauvaise celle-ci, vient de la position de conduite. Malheureusement, le pack de batteries (épais de 11 cm) surélève les sièges, si bien que le conducteur a plus l'impression d'être assis sur le Cyberster qu'à l'intérieur. L'ergonomie générale est par ailleurs plutôt déconcertante. Le conducteur fait face à trois écrans, auxquels s'ajoute un quatrième au centre. Problème : le volant cache une bonne partie des écrans latéraux. Le GPS et la réplication smartphone prennent place à gauche, ce →

De loin, on pourrait croire à des proportions façon MX-5… Mais le Cyberster est imposant (4,54 m).

❶ Trois des quatre écrans sont tactiles. Celui qui se situe au centre de l'habitacle rassemble les fonctions de la climatisation ou des aides à la conduite. ❷ Presque toutes les commandes passent par l'écran de 14,5 pouces. Heureusement, il est facile d'utilisation et réactif.

qui exige un certain temps d'adaptation. Enfin, l'écran central, qui supporte notamment la gestion de la climatisation, est difficilement visible et accessible par le passager, qui devra donc se contorsionner pour régler son siège chauffant (utile dans un cabriolet en novembre) ou réclamer poliment au conducteur de quitter la route des yeux pour s'en occuper. Mais ne boudons pas notre plaisir. Un cabriolet, de belles routes corses, du soleil, que demande le peuple ? Difficile en effet de se plaindre ou de passer un mauvais moment au volant du Cyberster. Mais le conducteur reste sur sa faim. Au-delà des accélérations, logiquement brutales, le roadster à piles chinois est assez radin en sensations. Ce n'est pas simplement une histoire d'absence de bruit. Le châssis ne parvient pas à faire oublier son poids ni ses dimensions. Il n'échappe jamais vraiment à son inertie, sur les freins ou à l'inscription en courbe. Le Cyberster n'est pas joueur en sortie non plus, malgré la puissance disponible. La direction, aphone, ne permet pas de réellement comprendre les transferts de charge ni les changements d'appui. Et l'amortissement, bien que plutôt confortable, produit parfois de curieux effets de pompage.



❶ Le coffre est profond (249 dm³), et l'habitacle offre un bel espace derrière les sièges pour quelques objets supplémentaires. ❷ Joliment dessinés, les sièges baquets manquent de maintien latéral. Posés sur les batteries, ils offrent une position de conduite trop haute.

Entendons-nous bien : le Cyberster n'est pas raté, mais il n'est pas sportif. Une jolie voiture objet, à bord de laquelle on se voit bien traverser la Corse, coude à la portière et cheveux au vent (même si le filet anti-remous est diablement efficace), plutôt que d'essayer de la taquiner dans un enchaînement technique. Bref : une GT. MG l'a d'ailleurs doté d'un coffre assez profond (mais rien à l'avant), d'espaces de rangement derrière les sièges, et

La mise en place de la capote se fait électriquement en 10 s, et jusqu'à 50 km/h. Les remous sont par ailleurs très bien gérés, jusqu'à plus de 100 km/h.

surtout d'une autonomie correcte, qui devrait atteindre environ 350 km selon nos premiers relevés. De quoi profiter de sa compagnie pendant plusieurs heures sur une départementale sympathique avant de devoir faire le plein. Nous ne pouvons que saluer la démarche, qui part d'un bon sentiment.

Facile de se laisser séduire par ce charmant cabriolet, avec son intérieur bien fini et ses performances d'enfer… Malheureusement, pour près de 70000 €, le tout manque un peu de substance, en particulier du côté du plaisir de conduite. Souhaitons cependant que le Cyberster ne reste pas un coup d'épée dans l'eau, et que d'autres constructeurs oseront emboîter le pas à MG. Une auto si peu rationnelle, dans un monde qui tend à ne plus produire que des "objets de mobilité", demeure une belle bouffée d'air frais. ■

POUR PLAIRE AUX VOYAGEURS, MG L'A DOTÉ D'UN COFFRE ASSEZ PROFOND, D'ESPACES DE RANGEMENT ET D'UNE AUTONOMIE CORRECTE : ENVIRON 350 KM SELON NOS PREMIERS RELEVÉS ●●●

MG CYBERSTER
510 ch/77 kWh 4WD
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	510 ch
Couple maxi	■	725 Nm
Type		synchrones à aimants permanents
Puissance fiscale		20 CV
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		automatique/1
Batterie/cap. brute (nette)	■	NMC/77 (74) kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,6 m
Pneumatiques AV-AR		245/40-275/35 R 20
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,54/1,91/1,33/2,69 m
Poids/tractable freiné		1985 kg/NC
Performances		
0 à 100 km/h	■	3,2 s
Vitesse maxi	■	200 km/h
Coffre		
Volume	■	249 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**67990 €**
Bonus écologique (CO_2)	■	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé (1)		67990 €
Garantie	■	7 ans ou 150000 km

(1) Bonus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, AFIL active, aide au parking AV/AR + caméra 360°, capote élec., clim auto bizone, conduite *one pedal*, conduite semi-auton. niv. 2, freinage d'urgence auto, lecture des panneaux, phares à LED, régulateur vitesse adaptatif, sièges élec. chauffants à mémoire, surveillance de l'attention et des angles morts, système multimédia avec 4 écrans tactiles/GPS et planificateur d'itinéraire connecté/Apple CarPlay et Android Auto/hi-fi Bose…

Options

Aucune.

Consommation/Autonomie/Recharge		
Consommation mixte	■	19,1 kWh/100 km
Autonomie WLTP	■	443 km
Chargeur AC/DC	■	11/144 kW
Temps de charge 3,2/11/144 kW	■	NC/7 h (2)/28 mn (3)

(2) 10 à 100%. (3) 10 à 80%.

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Chine

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★½☆

Joliment présenté, plutôt confortable et ultra-performant, le Cyberster est charmant. Mais le conducteur reste sur sa faim, à cause d'une masse trop importante et d'un châssis un peu pantouflard.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

POUR UNE PREMIÈRE...

Maserati joue à fond la carte de l'électrique. Même pour son grand coupé haut de gamme dont la sonorité de la mécanique a longtemps mis tout le monde d'accord. Cette version Folgore n'arrive cependant pas comme un cheveu sur la soupe. Mieux, elle nous a bluffés.

Par **Arthur Matal** Photos **Clément Choulot**

Les temps sont rudes pour les grands coupés thermiques. La fiscalité les touche de plein fouet, contrairement à certaines sportives pures et dures (Ferrari, Porsche 911…) dont l'aura et le nombre restreint d'exemplaires alloués à la France permettent d'écouler sans peine les stocks d'une année sur l'autre. Le cas des Maserati est plus complexe. Tout le monde s'accorde sur leurs sculpturales carrosseries et leurs mécaniques envoûtantes, mais les prestations routières n'ont pas toujours été à la hauteur. Malgré une notoriété et un passé glorieux en compétition, la comparaison avec d'autres GT tourne peu souvent au bénéfice des productions au trident. Stellantis, qui a récupéré la marque dans son escarcelle au moment de la fusion des groupes PSA et FCA, aimerait pourtant bien en faire son joyau et espère que la gamme récemment renouvelée, plus cohérente et aussi plus sérieuse, se place comme alternative à la perfection allemande. La GranTurismo remplace avantageusement l'ancienne version avec un châssis enfin satisfaisant. Mais pour être dans l'air du temps, aux côtés de deux versions V6 essence de 490 et 550 ch, Maserati propose cette Folgore, 100 % électrique, dont la puissance cumulée des trois moteurs développe 761 ch… Un chiffre qui n'a rien d'exceptionnel dans le

Très élégante, la planche de bord s'habille de matériaux de choix, parfaitement assemblés.

CE GROS COUPÉ NOUS A SURPRIS PAR SA PRÉCISION DE CONDUITE MAIS AUSSI SON CONFORT •••

L'avis d'Arthur Matal

Belle à regarder, cette GranTurismo est aussi passionnante à conduire : une réussite.

70%
Quotient Émotionnel

PLUS
Performances
Voiture agile et précise
Consommation

MOINS
Autonomie
Habitabilité
Coffre

❶ L'écran offre toutes les informations nécessaires, et les graphismes sont élégants. ❷ L'écran central est lisible, mais comme dans le Grecale, le déroulé des menus demande une bonne prise en main. ❸ L'horloge 2.0 n'est plus analogique, mais ne choque pas dans cet environnement moderne.

monde des voitures électriques de luxe où les puissances délirantes sont de plus en plus communes. Les 600 ch sont régulièrement dépassés et Tesla a même franchi le cap des 1 000 ch avec sa Model S Plaid de… 1 020 ch, qui est, à ce jour, la voiture la plus performante de notre base de mesures. Mais la puissance ne fait pas tout, a fortiori pour une Maserati qui se doit d'avoir une âme. Impératif qui a imposé aux ingénieurs de se creuser la tête pour optimiser la plateforme existante des versions thermiques.

La batterie prend place à l'avant, à l'arrière et dans l'espace du tunnel de transmission sur cette version électrique. Produite par LG , elle déploie 83 kWh nets et utilise une technologie 800 V qui autorise notamment une régénération plus efficace et de ce fait soigne les consommations.

Mais ce qui marque le plus lors des premiers tours de roues, c'est bien la qualité des liaisons au sol. L'amortissement travaille remarquablement bien, même sur les routes bosselées. Surtout, la masse non négligeable de 2 350 kg est ➔

parfaitement digérée et ne pénalise pas l'agrément. La direction est particulièrement bien calibrée, permettant de sentir les limites, lointaines, du train avant.

La puissance démoniaque est elle aussi délivrée avec pertinence en mode GT, celui qui convient le mieux à cette exceptionnelle routière.

Les performances sont au rendez-vous avec un 0 à 100 km/h avalé en 3,3 s. Les accélérations impressionnent et les reprises sont, elles, météoriques avec un 90 à 130 km/h effectué en 2,7 s : 1 350 Nm de couple, ça cause ! Sur cet exercice, seule la Tesla Model S Plaid joue encore dans une autre catégorie avec 1,7 s à effort identique. Il faut saluer le calibrage de la transmission intégrale qui contribue à une sécurité active de haut niveau. Même en mode Corsa, qui limite les aides électroniques et délivre toute la puissance, la GranTurismo reste contrôlable, y compris sur chaussée humide. Les plus téméraires pourront déconnecter les garde-fous électroniques, mais il faudra alors prévoir de la place car avec ses 4,96 m, cette GranTurismo n'a pas l'encombrement d'une Yaris GR.

Ce grand coupé n'est pas pour autant une référence en habitabilité. À l'arrière, les passagers de plus de 1,70 m ne seront pas à l'aise et le coffre, avec ses 280 dm³, est trop petit. Dommage car l'habitacle brille par sa qualité de fabrication et

Les places arrière sont exiguës, l'espace aux jambes et la largeur aux coudes ne conviennent qu'aux formats de poche.

L'AUTONOMIE MOYENNE DE 400 KM QUE NOUS AVONS MESURÉE SE RÉVÈLE BIEN LIMITÉE POUR UNE "VOYAGEUSE" •••

Cette sculpturale GT reprend trait pour trait les lignes de la version thermique, et c'est heureux!

Le logo Folgore ne dénature pas cette Maserati digne d'intérêt.

Cette électrique peut recevoir des charges jusqu'à 270 kW pour sa batterie de 83 kWh utiles.

par l'élégance des matériaux qui, pour le coup, offre un cachet dont les meilleures productions d'outre-Rhin ne disposent pas.

Enfin, un mot sur la sonorité, forcément artificielle, mais qui ne sombre pas dans l'excès. Comme pour le Grecale, Maserati trouve le bon tempo. Alors bien sûr, rien ne remplace la musique des V8 atmosphériques ou même encore des actuels V6 suralimentés, mais les ingénieurs se sont donné du mal et cela s'entend!

Pour une voiture de ce gabarit et de cette puissance, la Maserati GranTurismo embarque une batterie d'une capacité juste suffisante. Heureusement, les consommations mesurées restent assez basses pour la classe avec 20,8 kWh/100 km de moyenne quand une Porsche Taycan Turbo S de 952 ch (à partir de 215 207 €) exige 25,1 kWh/100 km. L'autonomie moyenne de 400 km se révèle bien limitée pour une "voyageuse". Encore heureux, la capacité de recharge de 270 kW sur une borne rapide permet de repartir vite.

Pour ce qui est du tarif, 200 000 €, oui, je vous l'accorde, c'est très cher, surtout en comparaison avec la Model S Plaid déjà citée qui s'affiche à partir de… 107 990 € ! Mais si vous êtes sensible au charme des italiennes, vous ne regarderez jamais l'américaine. Et si nous comparons la Folgore à sa jumelle Trofeo à V6 biturbo de 550 ch, plus proche en performances même si elle ne suit pas l'électrique en accélération, le prix de celle-ci, de 225 000 €, auquel s'ajoute un malus de 60 000 €, nous fait pencher pour la version électrique qui, au volant, n'a vraiment rien d'une punition. ■

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

MASERATI GRANTURISMO

Folgore 761 ch/93 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/couple maxi	■	761 ch
Couple maxi	■	1 350 Nm
Type		3 élec. synchr. à aim. perm.
Puissance fiscale		10 CV
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Batterie/cap. brute (nette)	■	NMC/93 (83) kWh

Châssis		
Diamètre de braquage	■	12,8 m
Pneumatiques AV-AR		265/35 R 20-295/30 R 21

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,96/1,96/1,35/2,93 m
Poids/tractable freiné	2 350 kg/impossible

Performances		
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■	20,9(1)/3,3 s
90 à 130 km/h en Drive	■	2,7 s
Vitesse maxi	■	325 km/h(2)
Freinage à 50/90/130 km/h	■	9/29/61 m

(1) Estimation (mauvais état de la piste). (2) Donnée constructeur.

Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	153/137 cm
Volume de coffre	■	280 dm³

Niveau sonore		
À 90/130 km/h	■	66/68,3 dB

LE BUDGET

Prix	■	199 900 €
Bonus écologique (CO_2)	■	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé(3)		235 530 €
Garantie	■	3 ans, km illimité(4)

(3) Bonus et options inclus. (4) Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements de série ■

6 airbags, cond. semi-auton. niv. 2, ind., instr. num. 12,3 pces, LED, système multim. écran central 12,3 pces/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/USB…

Options

Cam. 360° (1 800 €), jantes 21 pces (600 à 3 600 €)…

Consommation/Autonomie/Recharge		
Consommation moyenne	■	20,8 kWh/100 km
Conso ville/route/autoroute	■	20,4/18,8/23,2 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■	400 km
Auton. ville/route/autoroute	■	405/440/355 km
Chargeur AC/DC	■	22/270 kW
Tps charge 7,4/11/270 kW	■	13 h/8 h 30/18 mn

(5) Borne rapide : donnée constructeur (20 à 80 %).

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Italie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Performante, bien construite, confortable, la GranTurismo fait tout bien. Dommage que son prix reste à l'image du prestigieux blason et que l'autonomie marque un peu le pas.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

GROSSE BER

Disponible en berline et break, la nouvelle M5 passe un cap. De puissance, avec ses 727 ch. De poids, puisqu'elle est quasiment une demi-tonne plus lourde que sa devancière. En architecture, car elle succombe à l'hybridation. Et en performances et plaisir de conduite, ça donne quoi ?

Par **Sylvain Vétaux** Photos **Greg**

THA

Même s'il y a peu de commandes physiques, il n'est pas toujours simple de s'y retrouver à bord de la M5.

❶ Palette de gauche maintenue, le système active un mode Boost… inutile puisque l'accélérateur fait le même boulot. ❷ Sur autoroute allemande, flirter avec les 300 km/h est une formalité. Il faut juste anticiper les freinages car la M5 est très lourde. ❸ L'habitacle est plus technologique que sportif, avec un éclairage ambiant aux couleurs du département Motorsport de BMW.

Les voir côte à côte provoque un choc. Garée à côté de "notre" berline jaune, l'E39, première M5 carburant au V8, un 4,9 litres atmosphérique de 400 ch. À l'époque, en 1998, les papiers relatant son essai se montraient dithyrambiques. Ce n'était pas la première familiale sportive, mais elle poussait le curseur plus loin que les autres et mes confrères vantaient sa plastique de déménageur. En 2024, elle semble bien frêle à côté de la G90 (appellation interne de la nouvelle venue). Le badge "M5" est né avec l'E28, il y a quarante ans. Sept générations plus tard, tout change. Le physique, bien plus extravagant. L'habitacle, dont le jeu de lumière donne la sensation d'être à Ibiza. La puissance, qui dépasse celle des supercars des années 2000. Sur les 727 ch développés par le système hybride, 585 proviennent du V8 biturbo 4,4 litres, dont héritait déjà la F90 de la génération précédente. Il n'est pas dans sa configuration la plus poussée, celle de la CS, qui lui permettait de distribuer 50 ch de plus. C'est parce qu'il est épaulé par un moteur électrique de 197 ch, alimenté par une batterie de 18,6 kWh (capacité nette).

Première claque : la M5 peut se mouvoir sans émettre la moindre nuisance sonore ou écologique.

Les accus, logés dans le plancher, offriraient une autonomie de 67 km en tout électrique. La seconde claque concerne les performances annoncées. En 3,5 s, la lourde familiale fusillerait le 0 à 100 km/h. C'est, sans débat, une accélération sportive. Mais elle est en retrait comparée à avant. Par rapport à la CS susmentionnée, l'écart est d'une demi-seconde. Alors, BMW préfère communiquer sur les reprises, plus véloces que par le passé grâce à l'hybridation, et sur la disponibilité immédiate du couple. C'est sûr que pour dépasser, la M5 G90 n'a pas beaucoup de concurrence, exception faite des Porsche Taycan Turbo GT ou encore Tesla Model S Plaid. Il n'y a cependant pas de brutalité dans ses relances, juste une →

LA PUISSANCE DE 727 CH CUMULÉS
DÉPASSE CELLE DES SUPERCARS
DES ANNÉES 2000

instantanéité sidérante. La transmission intégrale permet d'écraser, sur le sec, l'accélérateur sans aucune appréhension. Les pneus Michelin Pilot Sport S 5 méritent une médaille. Leur largeur extravagante (285 et 295 mm) confère une motricité sans faille (sur le sec toujours) et un pouvoir directionnel idoine. Mais le point fort de la M5, c'est indéniablement son comportement. Jamais les 2 510 kg (norme européenne) ne m'ont donné autant la sensation d'en faire 400 de moins. Même lorsque le programme Sport Plus de l'amortissement est activé, l'allemande n'est jamais raide. Elle garde souplesse en compression et retenue en détente. Le roulis est conservé, au bénéfice du feeling de conduite. Dommage que la direction, à assistance électrique, manque de progressivité dans le braquage.

❶ Comme sa devancière, la nouvelle M5 fait confiance à un V8 biturbo. La nouveauté réside dans l'adjonction d'un moteur électrique de presque 200 ch. ❷ Avec un empattement dépassant les 3 mètres, la berline est sans surprise spacieuse à l'arrière, y compris pour les grands gabarits. ❸ Si le volume de coffre de la berline, qui est dans la moyenne de la catégorie, vous semble trop juste, vous pourrez toujours opter pour la M5 Touring, qui peut accueillir jusqu'à 1 630 dm³!

1

2

3

La copie rendue par BMW impressionne, même lorsqu'on a la fibre mélancolique. Cette G90 n'est pas qu'une débauche technologique et bien qu'elle se montre inattaquable sur les autoroutes sans limitation de vitesse (305 km/h maxi avec le pack Experience M), elle ne refuse pas l'obstacle sur réseau secondaire et donnera, avec ses roues arrière directrices de série, du fil à retordre à bien des GTi survitaminées. Mais tout n'est pas rose. La boîte de vitesses automatique, lors de notre essai, générait de violents à-coups en cas de forte sollicitation ou au kickdown.

Le second grief est adressé au caractère mécanique trop lisse.

Si le moteur électrique assure des catapultages expéditifs, la sonorité trop étouffée du V8 et le manque de vibrations à bord de ce cocon coupé du monde chagrinent. Surtout lorsque le badge "M5" est accolé sur la malle.

La présentation intérieure marie ergonomie et futurisme, mais il n'est pas toujours simple de retrouver ses petits dans les trop nombreux réglages, qu'ils soient sur la planche de bord, malheureusement très sensible aux traces de doigts, ou sur l'écran tactile, orienté vers le conducteur. Enfin, le gabarit de l'auto peut être source d'inquiétude. Les quasi 2 m de large et 5,10 m de long susciteront quelques suées au moment d'entrer dans un parking. Revers positif de la médaille, toutefois, l'empattement de plus de 3 m garantit une habitabilité généreuse quel que soit le siège occupé. Pour les amateurs, la M5 existe aussi en Touring, au coffre encore plus généreux. ■

PLUS
Reprises sportives
Confort appréciable
Poids presque gommé

MOINS
Gabarit en forte hausse
Accélérations en retrait
Endurance des freins ?

Il est désormais possible de rouler en tout électrique en M5. L'autonomie théorique est de 68 km.

BMW M5 727 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	■ 727 ch (1)
Couple maxi	750 Nm à 1800 tr/mn ■ + 280 Nm à 1000 tr/mn (2)
Type	V8 biturbo + 1 élec.
Cylindrée / puissance fiscale	4395 cm³ / 51 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8
Batterie / cap. brute (nette)	■ Li-ion / 22,1 (18,6) kWh

(1) Puissance maxi : 585 ch à 5600 tr/mn (therm.) + 197 ch (élec.). (2) Couple cumulé : 1000 Nm.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 12,6
Pneumatiques AV - AR	285/40 R 20 - 295/35 R 21

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	5,10 / 1,97 / 1,51 / 3,06 m
Poids / tractable freiné	2510 / 2000 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 3,5 s
Vitesse maxi	■ 305 km/h (3)

(3) Avec pack Experience M.

Coffre	
Volume	■ 466 dm³

LE BUDGET

Prix	■ 159050 €
Malus écologique (CO_2)	■ 0 € (37 à 39 g/km)
Prix du modèle essayé (4)	186400 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(4) Malus et options inclus.

Équipements de série ■
7 airbags, accès et démarrage sans clé, banquette rabattable 40/20/40, clim auto 4 zones, détecteur pluie/luminosité, jantes de 20 et 21 pouces, phares full LED, rég./lim. de vitesse, rétro int. électrochrome, roues AR directrices, sellerie cuir, sièges AV élec., surveillance de pression des pneus, susp. pilotée, système hi-fi Bowers & Wilkins, syst. multimédia avec écran tactile/GPS connecté/prise USB, toit vitré pano…

Options
Attelage (1250 €), ciel de toit en Alcantara (1250 €), Driving Assistant Professional (2000 €), freins carbone-céramique (9950 €), inserts décoratifs fibres de carbone (450 €), pack Experience M (2500 €), pack ext. M Carbone (3300 €), peinture métall. Individual (5950 €), sellerie cuir rouge (600 €)…

Consommation	
Mixte	■ 1,7 l/100 km
Réservoir	60 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE *L'AUTO-JOURNAL*

★★★★☆

Elle est rapide, confortable, conserve un gros moteur thermique et échappe quand même au malus. Il y a bien des raisons de se réjouir de l'arrivée de cette M5. Mais aussi quelques-unes d'être déçu, avec cette transmission heurtée et ce manque de caractère mécanique.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

BOMBINETTE NOSTALGIQUE

Reconnaissable comme une Mini, la nouvelle génération multiplie les clins d'œil à son ancêtre. Cette Cooper S de 204 ch promet en plus des performances ébouriffantes. La recette met l'eau à la bouche…

Par **Cyril Biotteau** Photos **Yann Lefebvre**

L'avis de Cyril Biotteau

J'étais très content de conduire cette petite bombinette… J'étais aussi très content de la rendre !

30% *Quotient Émotionnel*

204 CH BIEN PRÉSENTS

Une Cooper S, ça doit déménager : et celle-ci déménage ! Le kilomètre départ arrêté est avalé en 27,5 s, le même temps que la Polo GTI, à un petit dixième de la Hyundai i20N. L'allonge est appréciable avec une poussée toujours franche au-delà de 180 km/h. Bref, cette Cooper S pousse fort. Mais si vous en voulez encore plus, attendez la future "vraie" (pas juste la finition) JCW qui délivrera 231 ch !

BOÎTE AUTO IMPOSÉE

Plus de boîte manuelle sur la nouvelle Mini ! C'est transmission double embrayage sinon rien. Plus gênant sur une Cooper S, il n'y a ni levier ni palette pour pouvoir "jouer" un peu avec les vitesses ! Seule manière d'avoir des palettes : opter pour la finition JCW, facturée 3770 € de plus ! Un bel exemple de la politique d'options aberrante de Mini, qui oblige à des packs très onéreux *(voir la liste des options dans notre tableau)* et empêche le choix d'un équipement seul. Horripilant !

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

MINI COOPER

S 204 ch Essential

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	■	204 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	■	300 Nm à 1 450 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée / puissance fiscale		1 998 cm³ / 11 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		rob. double embrayage / 7
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,1 m
Pneumatiques		215/40 R 18
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		3,88 / 1,75 / 1,45 / 2,5 m
Poids / tractable freiné		1 324 kg / NC
Performances		
1 000 m d.a. / 0 à 100 km/h	■	27,5 / 7,3 s
90 à 130 km/h en Drive	■	6 s
Vitesse maxi	■	242 km/h (1)
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■	10 / 34 / 69 m

(1) Donnée constructeur.

Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	16 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■	140 / 126 cm
Volume de coffre	■	222 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	41,1 / 57,3 / 72 dB

LE BUDGET

Prix	■	31 400 €
Malus écologique (CO_2)	■	818 à 1 386 € (138 à 144 g/km)
Prix du modèle essayé (2)		41 390 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

(2) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, AFIL, banquette AR 60/40, cam. recul, clim auto, jtes all. 16 pces, rég. vit., syst. multim. tactile/GPS/Android Auto et Apple CarPlay sans fil/6 HP…

Options

Jtes 18 pces (610 à 660 €), pack XS (alarme + sièges AV chauff. + induct. : 1 100 €), pack S (pack XS + accès/dém. sans clé + rétros rab. élec. + tête hte : 3 000 €), pack M (pack S + t. pano : 3 650 €), p. métall. (610 €)…

Consommation / Autonomie		
Conso moyenne	■	6,5 l/100 km
Conso ville / route / autor.	■	7,5 / 6 / 6 l/100 km
Autonomie / réservoir	■	676 km / 44 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Grande-Bretagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

Elle reste sexy ! Performante aussi. Mais pas si amusante, franchement inconfortable en 18 pouces. Elle est également chère, surtout à cause de sa politique d'options, imposant des packs délirants, à elle seule un argument pour… ne pas acheter !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

RÉTRO-MODERNE

Le fait marquant à bord, c'est cet écran rond central, clin d'œil sympathique aux anciennes. D'une belle définition, il peut afficher plusieurs sortes de compteurs, à aiguilles ou pas, le GPS, etc. Mais il faut cocher au moins l'option pack S pour bénéficier d'un affichage (tête haute) en face du conducteur. Les petits interrupteurs au bas de la console centrale, eux aussi clin d'œil au passé, commandent le démarrage ou la boîte de vitesses. L'ambiance à bord est réussie et agréable.

PRESQUE 2+2

Elle a beau grandir à chaque génération, elle reste étriquée : l'espace aux jambes y est limité à 16 cm, le bonnet d'âne de la classe de citadines et petites citadines (Hyundai i10, Toyota Aygo…) ! Le coffre ne fait pas mieux avec 222 dm³, contre 240 dm³ à une Aygo. En somme, pour avoir de vraies places arrière et un coffre, orientez-vous vers les versions 5 portes, mais c'est plus cher !

ESPRIT KARTING, ES-TU LÀ ?

La réponse est oui ! La direction directe et le faible roulis sont conformes à la tradition Mini. En contrepartie, c'est très ferme, rendant le quotidien fatigant. De plus, si la sensation est amusante en mode balade, cette Cooper S n'est finalement pas si sportive que cela lorsque le conducteur accélère le rythme : le train avant manque de mordant, l'arrière ne bouge guère et les distances de freinage sont trop longues !

CLÉMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur autojournal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Remplacement de la courroie nécessaire ?

YANN LEFEBVRE

Peugeot 208

J'ai confié ma 208 (six ans, 69 ch, 9 800 km) à un garage pour le remplacement des filtres (huile, air, pollen), mais il vient de m'avertir du besoin de changer la courroie de distribution. Est-ce vraiment indispensable ? ***J.-L. B.***

La fréquence de remplacement d'une courroie de distribution sur une Peugeot 208 avec 3 cylindres PureTech s'établit en moyenne à 100 000 km ou six ans. Même si votre kilométrage est très faible, l'âge de votre voiture impose le renouvellement de la courroie. Nous vous conseillons vivement de procéder à cette opération.

ARNAUD SAUNIER

Fiat 500e

Bientôt l'essai du Ford Puma ?

Ford a lancé au printemps dernier une version profondément remaniée (surtout à l'intérieur) de son Puma II, et je m'étonne que vous n'ayez pas procédé à son essai, notamment dans sa version ST-Line 125 ch. Sa diffusion n'a pourtant rien de confidentiel ! ***M. D.-L.***

Nous avons prévu dans le numéro 1176 du 23 janvier prochain un dossier sur les hybrides à moins de 35 000 € dans lequel devrait figurer le nouveau Ford Puma 125 ch.

Ford Puma

FLORIAN GROUT

Booster la capacité de la batterie ?

J'ai une Fiat 500e avec une batterie de 42 kWh mais seulement 37,3 kWh nets. Pourquoi une telle différence ? Ne serait-il pas possible par une mise à jour de la passer à 40 kWh par exemple et de gagner en autonomie, ce qui reste l'un des points faibles de cette voiture ? ***R. F.***

Le constructeur a les moyens de le faire mais ne vous le proposera pas. La différence entre la capacité brute (capacité totale de la batterie) et la capacité nette (celle que vous pouvez exploiter) est qualifiée de "batterie tampon". Son but est de limiter le stress lors des phases de charge, donc de prolonger sa durabilité et d'améliorer la sécurité.

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur : **www.lechefdesessais.fr** ou contactez-nous par courrier/e-mail : 40, avenue Aristide-Briand – CS 10024 – 92227 Bagneux Cedex – **autojournal@reworldmedia.com – www.autojournal.fr**

POUR NOËL OFFREZ (VOUS)
TOUTE L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

Votre abonnement à

95€

SEULEMENT

soit **-43%**

Visuels non contractuels

VERSION NUMÉRIQUE
incluse dans votre abonnement,
à consulter sur kiosquemag.com

PLUS RAPIDE, rendez vous sur :
bit.ly/aj-1174
ou flashez le Qr code pour voir l'offre.

KIOSQUE mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M042 # D1641794

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(1).

(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**(2).

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN :

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

Date et signature obligatoires

Le:

› **Par carte bancaire** (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !). Je me rends sur **Kiosquemag.com** : bit.ly/aj-1174 la boutique officielle de L'Auto-Journal

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

❑ Mme ❑ M. Date de naissance (pour fêter votre anniversaire) : / /

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Email : Téléphone :

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

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (146,09 €) et des frais de port (22,13 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 6 mois, je serai prélevé de 8€ par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2024. 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 courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand – 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.

SOIXANTE ANS DE MUSTANG !

Il y a soixante ans, la Ford Mustang a créé un véritable big bang sur la planète automobile. Plus qu'une simple voiture, la Mustang est un art de vivre partagé par des milliers d'amateurs à travers le monde. Rencontre avec L'Atelier Mustang, une adresse qui compte en France…

Par **Thomas Riaud** Photos **Benjamin Asket/Virage Agency**

BIG BANG

De l'extérieur, ce petit garage de la région parisienne ne paie pas de mine, mais si ses murs pouvaient parler, ils raconteraient de belles histoires. Des histoires ayant pour dénominateur commun la désormais mythique Ford Mustang. Lancé en 1964, ce coupé populaire a su d'emblée séduire toute une génération. Celle des "yéyés" notamment, si bien que L'Atelier Mustang, au début un simple atelier privé créé en 1975 par Patrick Serpagli, est vite devenu à Paris une adresse incontournable en la matière. Une *"adresse de potes"*, comme il se plaît à le dire, nous renvoyant au temps béni et insouciant de *Salut les copains*. En effet, nombreuses furent les stars, dans le monde et en France, à succomber aux charmes de la Mustang. Johnny Hallyday, Sylvie Vartan, Françoise Hardy, Sheila, Ringo, Claude François, Coluche, Gérard Lanvin ou encore Dick Rivers, pour ne citer qu'eux, ont un jour poussé la porte de L'Atelier Mustang.

TOUJOURS ABORDABLE

Depuis, les lieux n'ont guère changé. Cet atelier privé, puis associatif à la création du populaire Mustang Club de France avant de devenir réellement professionnel en 1994, fait un peu figure de bulle temporelle. Pourtant, la "déco" est ici d'abord fonctionnelle, puisque constituée d'un savant rangement de pièces détachées d'anciennes Mustang, la spécialité de la maison. Patrick Serpagli, maître des lieux, m'invite à le suivre dans son antre qui sert de bureau, un autre endroit chargé d'histoire. *"Je préfère, de loin, les premiers modèles, en me limitant aux trois premières générations*, confie-t-il. *On fait l'entretien courant bien sûr, mais on sait tout faire, jusqu'à des restaurations complètes. Seuls les travaux de carrosserie peinture sont sous-traités ailleurs."* Si se lancer dans un tel chantier réclame évidemment de solides moyens, Patrick insiste sur →

> "On sait tout faire, jusqu'à des restaurations complètes."
> Patrick Serpagli, fondateur de L'Atelier Mustang

SOIXANTE ANS DE CHEVAUCHÉE FANTASTIQUE

MUSTANG Mk I (1964-1973)

C'est *la* Mustang par laquelle tout a commencé, aujourd'hui vénérée des collectionneurs. Commercialisée d'abord en coupé hard-top et en cabriolet, puis en coupé *fastback*, cette Mustang va recevoir de sages 6 cylindres, mais surtout de gros V8 qui vont en faire un vrai *muscle car*, notamment les rares versions préparées par Shelby (GT 350 et 500). Elle va sans cesse gagner en agressivité lors des restylages de 1967, 1969 et 1971. Produite à près de 3 millions d'exemplaires, cette 1re génération n'est pas rare. Comptez dans les 30000 € pour un coupé hard-top en état correct… et plus de 150000 € pour une Shelby.

1964 : naissance d'une légende.

MUSTANG Mk II (1974-1978)

Le réveil après le premier choc pétrolier est rude, et la Mustang II ne doit plus grand-chose à son ancêtre. Basée sur une plateforme de Ford Pinto, cette nouvelle "compacte" joue la carte de la sobriété en proposant un 4 cylindres 2,3 l, mais aussi un V6 2,8 l (chipé à notre Capri européenne !) et sauve l'honneur en disposant d'un V8 4,9 l de 205 ch SAE. Ce modèle "économique" connaîtra malgré tout un beau succès commercial et sera popularisé dans la série TV *Drôles de dames*.

La Mustang II devient une simple compacte.
FORD

MUSTANG Mk III (1979-1994)

Avec cette 3e génération, baptisée "Fox" en référence à sa plateforme, la Mustang n'est plus que l'ombre d'elle-même. Son design compact et "aérodynamique", presque européen, n'évoque plus rien des pionnières, et en plus d'anémiques 4 et 6 cylindres (de 95 à 130 ch), la puissance du V8 5.0 chute à 140 misérables poneys. On achève bien les chevaux…

Plus Capri que Mustang.

MUSTANG Mk IV (1994-2004)

Cette Mustang de 4e génération passe à l'ère moderne avec sa carrosserie orientée vers le "bio-design". Du moins en apparence, car les soubassements et

À L'Atelier Mustang, tous les anciens modèles ont leur place.

Ambiance hors du temps pour ce temple de la Mustang.

Retour aux affaires.

Revival.

Enfin en Europe !

les mécaniques sont majoritairement issus de la Fox. Déclinée en coupé et en cabriolet, elle laisse le choix des armes entre de sages V6 et de plus nobles V8. Mieux, cette Mustang renoue avec la sportivité à travers les préparations signées Saleen (qui prend le relais de Shelby), en disposant d'un V8 4,6 l délivrant jusqu'à 390 ch.

MUSTANG Mk V (2005-2014)

Ford fait avec bonheur du néo-rétro, en puisant enfin son inspiration dans le style fort de la première Mustang, devenue entre-temps un mythe ! Proposée en coupé *fastback* et en cabriolet, avec des V6 et V8, cette Mustang renoue même avec son esprit de *muscle car* à travers sa redoutable version Shelby, animée par un V8 5,4 l à compresseur de 500 ch, la rare livrée Super Snake montant carrément le curseur à 700 ch !

MUSTANG Mk VI (2015-2022)

Les Américains ont redécouvert avec bonheur les icônes du passé (Dodge Challenger, Chevrolet Camaro), et Ford enfonce le clou avec ce sixième opus moderne et bien né, offrant le goût sauvage de l'Amérique, tant sur le plan du design que des mécaniques. Commercialisée de nouveau en Europe, avec des 4 cylindres ou de bons gros V8 (460 ch), cette génération de Mustang passe en 2018 le cap symbolique des 10 millions d'exemplaires produits, toutes générations confondues, ce qui en fait le coupé sportif le plus vendu au monde.

MUSTANG Mk VII (2023…)

Avec cette 7e génération, le style évolue en douceur, à tel point que l'on pourrait croire à un simple restylage. Pourtant, tout est inédit, excepté le fidèle V8 5.0 "Coyote" de 480 ch. Pour contenter les sportifs, une version Dark Horse plus affûtée voit le jour, mais aussi une méchante GTD délivrant… 800 ch. Toujours plébiscitée dans le monde grâce à son rapport prix-prestations "canon", la Mustang est toutefois devenue en France un "coupé populaire de luxe", à cause de malus délirants.

La saga continue…

Par chance, sur les anciennes Mustang, toutes les pièces ou presque sont encore disponibles.

l'aspect populaire de ce phénomène, encore abordable pour un grand nombre de personnes si l'on se borne à une version standard, de large diffusion. *"On a une clientèle très variée, et bien des clients sont devenus des amis. La Mustang, c'est comme* Tintin *: elle intéresse beaucoup de monde, de 7 à 77 ans!"*

INVENTÉE POUR LES ENFANTS DU BABY-BOOM

Ce succès, le géant de Dearborn ne le doit pas au hasard mais aux résultats d'une étude marketing pilotée par Lee Iacocca – alors directeur général de Ford –, qui a su mettre dans le mille. Au tout début des sixties, Ford se soucie enfin des enfants du baby-boom, nés juste après la guerre, enfin en âge de conduire. L'idée est de proposer un coupé d'allure sportive, personnalisable à souhait, étroitement dérivé d'un modèle de série afin de réduire les coûts. C'est ainsi qu'est lancée en mars 1964 la Mustang, une *pony car* très abordable avec le sage 6 cylindres 2,8 litres et qui aura, au contraire, tout d'un méchant *muscle car* quand elle adoptera le gros V8 4,7 litres. La suite a tout d'une success-story à l'américaine, puisque cette première génération, très charismatique, sera produite jusqu'en 1973 à presque 3 millions d'exemplaires toutes versions confondues! Il faut dire que, outre son positionnement judicieux, le cinéma fera aussi beaucoup pour elle. Y compris en France…

Pas peu fier, Patrick Serpagli m'entraîne vers le clou de sa collection, qui compte pas moins de 17 modèles. *"Je n'ai jamais pu en revendre une! Et celle-ci est certainement la plus intéressante. Il s'agit du cabriolet V8 que l'on a vu dans le film* Le Gendarme de Saint-Tropez *avec Louis de Funès. C'est un modèle de 1963, c'est-à-dire qu'il s'agit d'une présérie assemblée à la main. Il y en a eu 160 de construites sur un site à part* (l'usine d'Allen Park, NDLR) *et il n'en resterait que 12. Celle-ci est la seule encore roulante, qui plus est dans son jus d'origine!"* Si cette véritable "licorne" est devenue intouchable, la Mustang demeure un coupé sportif qui a su rester accessible au plus grand nombre. Comme se plaît à le rappeler Patrick Serpagli : *"La Mustang est la voiture la plus collectionnée au monde. Rien que le Mustang Club de France compte plus de 1 200 membres!"* Un beau succès populaire qui devrait se poursuivre, tant l'appel d'une formidable chevauchée fantastique reste fort aux commandes d'une sauvage Mustang… juste pour faire hennir les chevaux du plaisir! ■

Une restauration complète est envisageable.

L'incontournable Mustang Club de France compte déjà plus de 1200 membres ! Et vous ?

Patrick Serpagli, le maître des lieux depuis plus de cinquante ans !

L'affiche du Mustang Day des 50 ans de cette icône : il fallait y être.

> **« La Mustang est la voiture la plus collectionnée au monde. »**
>
> *Patrick Serpagli, fondateur du Mustang Club de France*

Les murs de l'Atelier Mustang ont vu défiler toutes les stars des yéyés.

FLORENT GOODEN / DPPI

MCLAREN RENVERSE LA TABLE

Après deux saisons d'ultra-domination de Red Bull, la Formule 1 a retrouvé en 2024 une réjouissante imprévisibilité avec pas moins de sept vainqueurs différents et quatre marques victorieuses. Et si Max Verstappen a sauvé sa couronne, Red Bull a échoué face à McLaren.

Par **Alain Pernot**

La consécration de McLaren

Cela faisait vingt-six ans (depuis 1998) que McLaren n'avait pas remporté le titre de champion du monde des constructeurs. Après une longue traversée du désert, l'équipe anglaise est parvenue à se rebâtir sous l'impulsion de Zak Brown et du Team Principal Andrea Stella. Malgré un mauvais début de saison et un calendrier frénétique, le commando orange a impressionné – comme en 2023 – par sa faculté à se remettre dans la course avec des évolutions techniques efficaces. Sur le front des pilotes, le pari de la jeunesse a payé : aussi bien Lando Norris qu'Oscar Piastri ont rejoint le club des vainqueurs de grands prix. Le premier nommé a même longtemps contesté le titre à Verstappen. Il a probablement compris la nécessité de muscler son jeu pour décrocher le titre à l'avenir. En attendant, avec ses 666 points, McLaren a réussi la performance diabolique de faire triompher une équipe "cliente" dépourvue de tout soutien officiel d'un constructeur.

McLaren a dû attendre la dernière course pour remporter le championnat.

XAVI BONILLA / DPPI

CLASSEMENTS

CHAMPIONNAT DES PILOTES

1. **Max Verstappen** (Red Bull), 437 pts
2. **Lando Norris** (McLaren), 374 pts
3. **Charles Leclerc** (Ferrari), 356 pts
4. **Oscar Piastri** (McLaren), 292 pts
5. **Carlos Sainz** (Ferrari), 290 pts
6. **George Russell** (Mercedes), 245 pts
7. **Lewis Hamilton** (Mercedes), 223 pts
8. **Sergio Pérez** (Red Bull), 152 pts
9. **Fernando Alonso** (Aston Martin), 70 pts
10. **Pierre Gasly** (Alpine), 42 pts

CHAMPIONNAT DES CONSTRUCTEURS

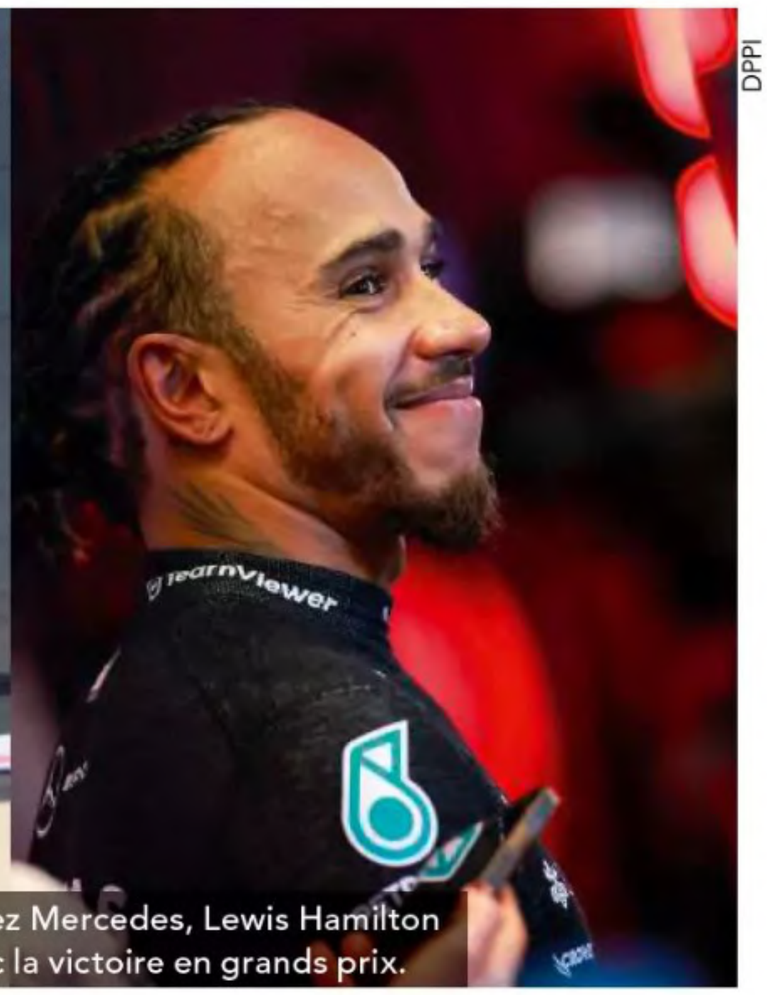
1. **McLaren-Mercedes,** 666 pts
2. **Ferrari,** 652 pts
3. **Red Bull-Honda RBPT,** 589 pts
4. **Mercedes,** 468 pts
5. **Aston Martin-Mercedes,** 94 pts
6. **Alpine-Renault,** 65 pts
7. **Haas-Ferrari,** 58 pts
8. **Racing Bulls-Honda RBPT,** 46 pts
9. **Williams-Mercedes,** 17 pts
10. **Sauber-Ferrari,** 4 pts

DPPI

RED BULL CONTENT

Et de quatre ! Max Verstappen a sauvé la saison de Red Bull avec cette nouvelle consécration.

DPPI



DPPI

Pour sa dernière saison chez Mercedes, Lewis Hamilton a au moins pu renouer avec la victoire en grands prix.

Mercedes : une étoile très inconstante

L'équipe du constructeur allemand a connu en 2024 une saison de tous les paradoxes. Par rapport à 2023 (aucune victoire, 1 pole), elle a incontestablement gagné en performances, comme le démontrent ses 4 victoires et ses 4 pole. Ce regain de forme ne se retrouve toutefois pas dans le classement général des constructeurs, où la firme a chuté de la deuxième à la quatrième place du championnat. Le plus déroutant est probablement l'incapacité des ingénieurs à vraiment analyser les exploits de leur monoplace. Ils n'ont toujours pas compris comment la W15 a signé un insolent doublé au Grand Prix de Las Vegas. Quoique très ému, Lewis Hamilton était content de tourner la page en fin de saison.

Ferrari : redressement en cours

Pour sa deuxième saison sous la houlette de Frédéric Vasseur, la Scuderia a poursuivi son retour au premier plan. L'annonce anticipée du prochain recrutement de Lewis Hamilton n'a que peu perturbé le déroulement de la saison, Carlos Sainz ayant à cœur de démontrer l'étendue de son talent pour rebondir de la meilleure des manières. Si les Ferrari se sont montrées bien plus à même que l'an dernier d'exploiter leurs pneus en course, elles ont parfois péché en qualifications (4 pole "seulement" contre 7 l'an passé). Elles ont en revanche été plus constantes en course (652 points marqués contre 406 l'an dernier). Troisième l'année précédente, l'équipe italienne était encore en lice pour le titre des constructeurs lors de la finale d'Abu Dhabi mais s'est au bout du compte – et en toute logique – inclinée face à McLaren, malgré un double podium.

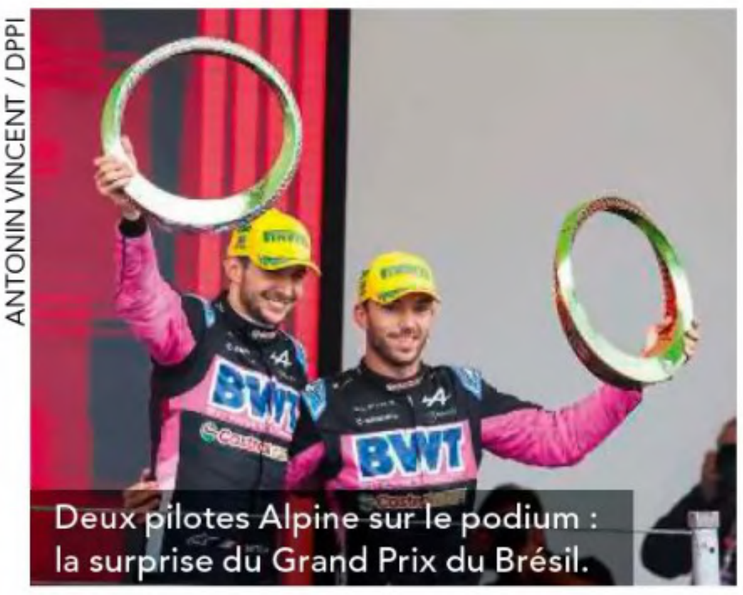
XAVI BONILLA / DPPI

Ferrari termine deuxième au championnat des constructeurs.

Quand Red Bull vacille

Avant le premier grand prix de l'année, l'équipe championne du monde a déjà vu sa traditionnelle unité se fissurer. Sur fond de crise de succession (après le décès du fondateur de Red Bull), l'affaire extra-sportive impliquant le Team Principal Christian Horner a fait des dégâts. Le génial ingénieur Adrian Newey a même dû changer d'équipe (il rejoindra Aston en 2025). Sportivement et techniquement, Red Bull a vu son avance fondre au soleil. Dominatrice en début d'exercice, la RB20 au concept inédit est vite devenue capricieuse et difficile à exploiter. Si Max Verstappen s'en est sorti, Pérez a sombré. Seuls un contrat bien ficelé et la contribution de ses sponsors personnels au budget de l'équipe lui ont permis de sauver sa peau. Le Mexicain n'a marqué que 152 points, soit presque trois fois moins que son équipier. Dès lors, la perspective de conserver le titre des constructeurs face à McLaren et Ferrari semblait illusoire, malgré les 9 victoires de Verstappen.

ANTONIN VINCENT / DPPI



Deux pilotes Alpine sur le podium : la surprise du Grand Prix du Brésil.

FLORENT GOODEN / DPPI

Alpine a terminé à une inattendue sixième place.

Alpine : l'improbable remontada

L'équipe française a commencé la saison de manière catastrophique : au dernier rang! Et nous avons longtemps cru qu'elle resterait scotchée à cette infamante position, mais le commando d'Enstone a su se remobiliser, et le travail mené en coulisse en début de saison a fini par se traduire par payer. Un incroyable Grand Prix du Brésil disputé sous la pluie a permis aux deux pilotes Alpine de terminer sur le podium (le paria Ocon devançant Gasly). Une prestation improbable qui propulsait Alpine à la sixième place au championnat des constructeurs devant Haas et Racing Bulls. Malgré l'inélégante éviction d'Esteban Ocon juste avant le dernier grand prix (et son remplacement peu convaincant par Jack Doohan), l'équipe française est parvenue à sécuriser cette position au classement final.

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

EN MESURES

L/l/h :
3,69/1,53/1,40 m

Poids : 847 kg

Puissance :
93 ch à 5 800 tr/mn

1 000 m d.a. :
33 s

Vitesse maxi :
170,2 km/h

Consommation à 90 km/h :
6,06 l/100 km

Avec sa déco "bleu, blanc, rouge" suggestive et son accastillage spécifique, la Visa Chrono annonce la couleur : va y avoir du sport!

LA CITROËN VISA CHRONO *À L'ESSAI*

Excepté la singulière SM à moteur Maserati, Citroën n'a jamais brillé pour ses modèles sportifs. Pourtant, au début des années 80, la firme au double chevron revient sur ce segment porteur avec l'inattendue Visa Chrono. Une vraie GTI avant l'heure !

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

■ "On ne peut pas dire que la Visa soit née sous d'heureux auspices. Quelles que soient les qualités de la voiture, la clientèle potentielle fut déconcertée – et j'ai conscience de m'exprimer aimablement – par son aspect, et ses ventes s'en ressentirent."

■ "Puis les stylistes procédèrent à un « lifting» qui permit enfin au modèle de démarrer sur le plan commercial au point que, faisant flèche de tout bois, la publicité de la Visa est actuellement basée sur l'augmentation spectaculaire de ses ventes en un an."

■ "La Chrono est, pour l'instant, une série limitée à 1 000 exemplaires. L'avenir dira ce qu'il en est mais, ainsi qu'on s'en doute, il en sera de la Chrono comme de la Charleston : si la clientèle demande, le constructeur suivra…"

■ "Cela étant, je suis quand même inquiet pour le futur d'une voiture sportive destinée à être vendue par un circuit commercial qui s'est déjà fort bien débrouillé pour rater deux fois le coche, avec la SM et la Méhari 4x4."

■ "Comment faire comprendre au réseau Citroën que la diversification des créneaux de vente est à la base de la survie d'une marque ?"

■ "Par rapport au groupe de la Peugeot 104 ZS2, on a un joint de culasse plus épais, une nouvelle batterie de carburateurs, une courbe d'avance et des bougies spécifiques."

Le tableau de bord de cette Visa rentre dans le rang sur le plan du style et se veut complet et sportif. Dommage que les plastiques utilisés soient de piètre qualité.

« La Chrono, qu'est-ce que c'est ? Avant tout, il s'agit d'un moteur ! »

⬆ *Ses qualités*

BONNES PERFORMANCES
"Lancée sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, la Chrono nous a fourni un meilleur tour à 170,2 km/h, avec deux personnes à bord. Parallèlement, les 400 m départ arrêté ont été couverts en 17,5 s et les 1 000 m en 33 s. Les trois résultats sont légèrement moins convaincants que les valeurs avancées par le constructeur. Compte tenu de la cylindrée de la voiture et d'un poids qui atteint 847 kg vérifiés par nos soins, ces chiffres n'en sont pas moins extrêmement probants."

SPORTIVITÉ
"La Chrono est tranquille en ligne droite, docile dans les grandes courbes, vive dans les « pif-paf » mais, hélas, une conduite résolument sportive laissera le conducteur relativement las à la fin de la journée."

PEU GOURMANDE
"Notre essai de consommation de croisière accompli à 75 km/h nous a fourni 6,4 litres aux 100 km. De mon côté, j'ai consommé 11,4 litres aux 100 km en demandant beaucoup au moteur."

⬇ *Ses défauts*

DIRECTION DURE ET DÉSAGRÉABLE
"En matière de tenue de route, je dirais que sur la Chrono, l'efficacité passe parfois avant l'agrément. C'est dans la dureté de la direction que réside à coup sûr la part négative de l'équation."

PLANCHE DE BORD BRICOLÉE
"Il ne suffit pas qu'un dessinateur imagine une planche de bord originale ; encore faut-il qu'elle soit réalisée dans un autre matériau que du plastique à demi-souple et de qualité apparemment secondaire."

FONCTIONNEMENT PEU DISCRET
"Le fonctionnement de la Visa Chrono est bruyant et sa dureté de direction ne sera pas appréciée par tout le monde."

❶

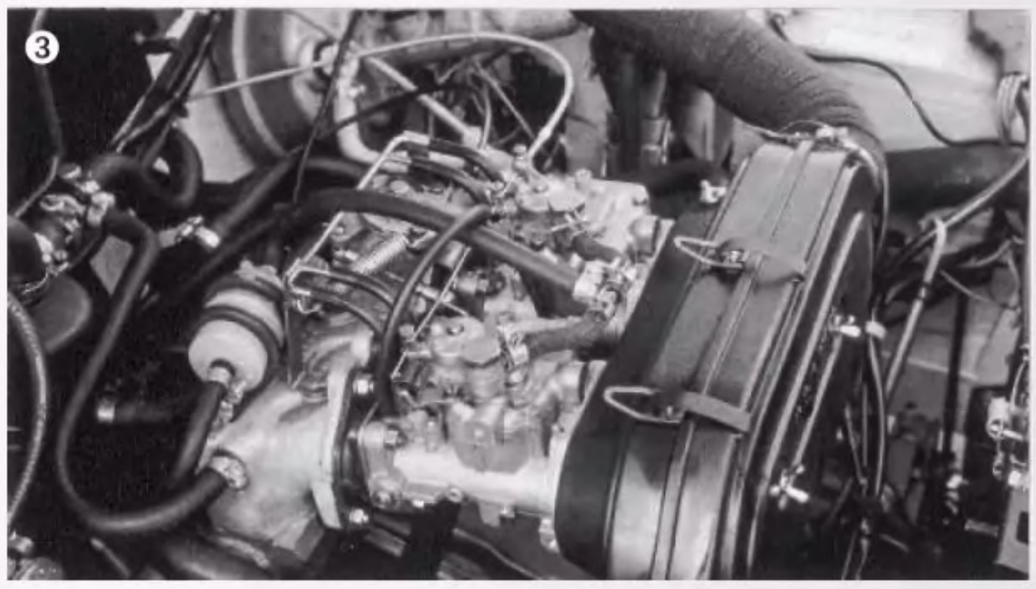
❷

❸

❶ L'habitabilité est correcte pour 4 adultes, et les sièges avant spécifiques, de type baquet, s'adaptent à la plupart des morphologies. ❷ La roue de secours a élu domicile dans le coffre arrière, ce qui en réduit considérablement le volume utilisable. ❸ Habilement restylée par Heuliez, la Visa 2 abandonne son disgracieux "nez de cochon". Cette version Chrono gagne une paire d'antibrouillards, tandis que le capot a aussi droit à une déco exclusive.

" La Chrono est un engin facile à conduire, qui répond de bon cœur aux élans de son pilote. "

❶ La discrétion n'est pas la qualité première de la Visa Chrono, qui enfile la tenue de survêt façon Le Coq sportif, en bleu, blanc et rouge! ❷ La Visa Chrono a droit à des jantes en alliage spécifiques de 13 pouces, coiffées d'élargisseurs d'ailes. ❸ Bien qu'étroitement dérivé du bloc animant la Peugeot 104 ZS2, celui-ci a été sérieusement revu et corrigé et aligne ici 93 ch à 5800 tr/mn.



Extraits…

■ "Il serait exagéré de dire que le moteur est parfaitement discret. Il ronfle plutôt allègrement mais il est relativement bien équilibré et, surtout, sa puissance élevée n'empêche pas un couple disponible assez important de se manifester à des régimes assez faibles."

■ "Les bas régimes ne sont pas toujours bien acceptés, en tout cas à pleine ouverture des carbu où de petites irrégularités de carburation apparaissent assez souvent."

■ "Le montage d'une boîte longue permet à une traction avant puissante de régler partiellement le problème de la motricité. Dans le cas qui nous occupe, les roues motrices ne cirent pas outrageusement, tout au moins sur route sèche, mais l'adoption d'intermédiaires plus courtes rendrait évidemment la conduite quelquefois plus délicate."

■ "Heuliez avait déjà participé aux modifications de la carrosserie de la Visa de série, et la firme de Cerizay est donc associée pour la seconde fois à l'évolution de ce modèle. Le tableau de bord est nouveau : les satellites ont disparu au profit d'un ensemble inédit au regard mais bien décevant au toucher."

■ "En dépit de ses antécédents, la Chrono est une véritable petite berline sportive, en ce sens qu'elle présente de la manière la plus nette les qualités et les défauts du genre."

Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

Citroën est plus renommé pour le confort de ses voitures que pour leurs qualités sportives ! Et pourtant, certains modèles ont su séduire les amateurs du genre, comme la BX Sport ou bien cette Visa, sans oublier la rare et radicale 1000 Pistes, encore plus puissante… et recherchée, mais aussi la ZX Volcane ou les modèles siglés GTi ou VTS.
On regrettera que, lorsque c'était encore possible, Citroën n'ait pas un minimum exploité ses succès sportifs en WRC avec un certain Sébastien Loeb. Mille fois dommage…

VOLKSWAGEN GOLF

La Golf a 50 ans! Elle en est à la 8e génération, qui a eu droit à un restylage en 2024. Pas de 100% électrique au programme, réservé à la gamme ID, mais pas moins de 10 motorisations proposées permettant 24 versions, sans compter les déclinaisons break : il y en a pour tout le monde!

Par **Cyril Biotteau** Photos **Clément Choulot**

Plus de 37 millions d'exemplaires au compteur! Chapeau! Elle a été la meilleure vente européenne pendant des années : la Golf a longtemps représenté la valeur sûre, sans gros point faible. Sa 8e génération date de 2020 et il était donc temps d'arriver au restylage : ce dernier a amené des évolutions esthétiques avec des feux avant affinés et une calandre pouvant recevoir un logo rétroéclairé, la législation européenne le permettant désormais. À l'intérieur, l'écran central a grandi et accueille surtout une nouvelle interface plus fluide et facile à utiliser. La Golf en profite également pour corriger certaines fautes d'ergonomie, comme les commandes tactiles de climatisation sous l'écran qui sont dorénavant rétroéclairées. Du côté des motorisations, la gamme propose des micro-hybrides essence, des hybrides rechargeables et des diesels, mais toujours pas d'hybride non rechargeable. Les hybrides rechargeables ont gagné une batterie presque deux fois plus importante qu'auparavant, ce qui leur autorise une autonomie de 100 km en électrique! Mais cette batterie est plus encombrante, ce qui la rend pour l'instant incompatible avec les versions break. La GTI est encore de la partie mais avec une puissance de 265 ch désormais (245 ch précédemment). La R reste pour sa part à 333 ch : c'est la seule Golf à transmission intégrale.

Le restylage a subtilement modifié les feux avant, qui n'ont plus qu'un décroché sous chaque côté alors qu'il y en avait deux auparavant.

LA GAMME

	Moteur/Finitions	Golf	Life Plus	VW Edition ❤	Style	R-Line	R-Line Edition	GTE/GTI	GTI Clubsport/R	Malus écologique
Essence	1.5 eTSI EVO2 116 BVM6 ❤	30740 €	33000 €	32750 €	–	–	–	–	–	125 à 280 € (121 à 129 g/km de CO_2)
	1.5 eTSI EVO2 116 DSG7	–	35820 €	35570 €	39970 €	–	38360 €	–	–	50 à 330 € (118 à 131 g/km de CO_2)
	1.5 eTSI EVO2 150 DSG7	–	–	–	42570 €	42680 €	40850 €	–	–	150 à 360 € (122 à 132 g/km de CO_2)
	2.0 TSI EVO4 265	–	–	–	–	–	–	–/49750 €	–	4818 à 7959 € (162 à 169 g/km de CO_2)
	2.0 TSI EVO4 300	–	–	–	–	–	–	–	54530 €/–	11803 à 15736 € (173 à 176 € g/km de CO_2)
	2.0 TSI 4Motion EVO4 333	–	–	–	–	–	–	–	–/57860 €	30624 à 45990 € (184 à 190 g/km de CO_2)
Hyb. rech.	1.5 eHybrid 204	–	44340 €	43990 €	48800 €	–	–	–	–	0 € (6 à 8 g/km de CO_2)
	1.5 eHybrid 272	–	–	–	–	–	–	53530 €/–	–	0 € (8 g/km de CO_2)
Diesel	2.0 TDI 116 BVM6	–	37150 €	36900 €	–	–	–	–	–	0 à 125 € (114 à 121 g/km de CO_2)
	2.0 TDI 150 DSG7	–	41410 €	41160 €	45560 €	45670 €	43840 €	–	–	75 à 310 € (119 à 130 g/km de CO_2)

❤ NOS COUPS DE CŒUR

La planche de bord propose une bonne qualité de présentation, et l'ergonomie progresse : les touches tactiles sur le volant ont laissé place à des touches physiques plus faciles à utiliser.

LA TRANSMISSION

Boîte manuelle à 6 rapports

Elle n'est proposée que sur deux motorisations : le 1.5 eTSI 116 ou le 2.0 TDI 116. Dans les deux cas, rien à signaler avec un maniement sans histoire. Dommage qu'au moins une des versions sportives (la Clubsport s'en serait bien accommodée) ne laisse pas le choix d'en disposer.

DSG

Sur la seule motorisation où elle est proposée au choix avec la boîte manuelle, elle coûte 2 820 € ! Elle est devenue assez lente, se préoccupant davantage de faire baisser les consommations que de l'agrément. Sur les versions sportives, elle paraît lente en mode Normal mais se révèle plus rapide en mode Sport, même si la gestion n'est pas parfaite.

4Motion

Il n'existe plus qu'une version disponible avec 4 roues motrices : la R et ses 333 ch et 420 Nm. Pas de refus pour passer la cavalerie au sol, mais le surpoids est important : 130 kg de différence avec la Clubsport, qui se feront sentir à chaque virage !

L/l/h/empattement : 4,28/1,79/1,48/2,62 m

MOTEURS ESSENCE	1.5 eTSI 116[1] ❤	1.5 eTSI 150[1]	2.0 TSI 265[2]	2.0 TSI 300	2.0 TSI 333
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 5 500	150 à 5 000	265 à NC	300 à NC	333 à NC
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2 000	250 à 1 500	370 à 1 600	400 à 2 000	420 à 2 100
Performances					
Vitesse maxi (km/h)	195	224	250	250[1]	270[1]
0 à 100 km/h (s)	10,6	8,4	5,9	5,9	4,8
90 à 130 km/h en Drive (s)	9,8	7,9	–	4,9	4,4
Consommation					
Moyenne (l/100 km)	6,3	6,1	7,1	8,3	8,6

MOTEURS HYBRIDES RECHARGEABLES	1.5 eHYBRID 204	1.5 eHYBRID 272
Puissance cumulée (ch)	204	272
Couple cumulé (Nm)	350	400
Autonomie électrique (km)	102	102
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	220[1]	230[1]
0 à 100 km/h (s)	7,6	6,6
90 à 130 km/h en Drive (s)	6,1	4,9
Consommation		
Moyenne batterie vide (l/100 km)	6,2	6,2

MOTEURS DIESEL	2.0 TDI 116[1]	2.0 TDI 150
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 600	360 à 1 600
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	202	223
0 à 100 km/h (s)	10,2	8,9
90 à 130 km/h en 4e/5e/6e ou Drive (s)	–	–
Consommation		
Moyenne (l/100 km)	4,4	5,2

(1) Micro-hybride. (2) Données constructeur.

LES MOTEURS

ESSENCE

1.5 eTSI 116 ❤

Le 3 cylindres 1.0 est désormais remplacé par un 4 cylindres 1,5 l micro-hybride 48 V dégonflé à 116 ch. Agrément en hausse, consommations en baisse et prestations déjà bien suffisantes !

1.5 eTSI 150

Le même bloc calibré différemment : performances en hausse sensible, mais le tarif aussi.

2.0 TSI 265

La légende perdure avec un 2 litres poussé à 265 ch contre 245 ch avant restylage, ce qui lui permet de gagner 0"3 au 0 à 100 km/h.

2.0 TSI 300

La même, avec plus de chevaux, des trains roulants plus fermes et un look plus agressif : c'est la plus sportive de la gamme, bien qu'elle soit moins performante que la R.

2.0 TSI 333

La transmission intégrale lui permet d'accélérer plus fort malgré un surpoids (130 kg sur notre balance) qui la rend moins agile que la Clubsport.

HYBRIDES RECHARGEABLES

1.5 eHybrid 204

Grâce à une batterie presque doublée, l'autonomie électrique a fait un bond : on l'a mesurée à 102 km. Batterie vide, l'appétit reste raisonnable : un très bon choix, si vous pouvez recharger souvent.

1.5 eHybrid 272

Le même ensemble en plus puissant : l'autonomie électrique est la même, les performances sont en hausse, mais le tarif devient beaucoup trop élevé.

DIESEL

2.0 TDI 116

La Golf propose toujours des diesels : ce "petit" moteur offre déjà un bel agrément et un appétit d'oiseau. Ce bloc impose la boîte manuelle à 6 rapports.

2.0 TDI 150

Plus d'allonge au programme, un chouia plus en consommation, mais la DSG devient imposée et le tarif grimpe de 4 260 € !

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, AFIL active, Android Auto et Apple CarPlay sans fil, banquette arrière rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, combiné d'instruments numérique, freinage automatique d'urgence avec détection piétons, radar de recul, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques, sièges AV réglables en hauteur, vitres AV et AR électriques.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	GOLF	LIFE PLUS	VW EDITION ❤	STYLE	R-LINE / R-LINE EDITION	GTE / GTI	GTI CLUBSPORT / R
Accès et démarrage mains-libres	–	740 €	série	série	série / série	série / série	série / série
Affichage tête haute	–	–	–	680 €	680 / 680 €	680 / 680 €	680 / 680 €
Alarme	–	–	série	série	série / série	– / série	série / –
Becquet arrière	–	–	–	–	–	–	série / –
Caméra 360°	–	–	–	425 €	425 / 425 €	425 / 425 €	425 / 425 €
Caméra de recul	355 €	série	série	série	série / série	série / série	série / série
Clignotants AV et AR défilants	–	–	–	–	–	série / série	série / série
Climatisation automatique monozone	série	–	–	–	–	–	–
Climatisation automatique trizone	–	série	série	série	série / série	série / série	série / série
Conduite autonome de niveau 2	–	–	–	série	série / série	série / série	série / série
Échappement titane Akrapovic	–	–	–	–	–	–	– / 4 185 €
Éclairage d'ambiance 10 couleurs	–	série	série	série	série / série	série / série	série / série
Éclairage d'ambiance 30 couleurs	–	175 €	175 €	série	série / série	série / série	série / série
Écran central tactile 10,4 pouces	série	–	–	–	–	–	–
Écran central tactile 12,9 pouces	565 €	série	série	série	série / série	série / série	série / série
Feux avant matriciels	–	–	–	885 €	885 / 885 €	série / série	série / série
GPS	–	série	série	série	série / série	série / série	série / série
Jantes alliage 16 pouces	série	série	–	–	–	–	–
Jantes alliage 17 pouces	–	–	série	série	série / –	série / série	
Jantes alliage 18 pouces	–	–	–	–	– / série	–	– / série
Jantes alliage 19 pouces	–	–	–	–	–	–	série / –
Logo AV rétroéclairé et baguette lumineuse entre les feux avant	–	1 245 €	1 090 €	série	série / série	série / série	série / série
Pédalier sport	–	–	–	–	série / série	série / série	série / série
Peinture métallisée	–	–	série	–	– / série	–	–
Phares et essuie-glace automatiques	–	série	série	série	série / série	série / série	série / série
Réglages lombaires pour les sièges AV	–	série	série	série	série / série	série / série	série / série
Régulateur de vitesse adaptatif	–	série	série	série	série / série	série / série	série / série
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	–	série	série	série	série / série	série / série	série / série
Rétroviseur intérieur automatique jour/nuit	–	série	série	série	série / série	série / série	série / série
Sellerie cuir	–	–	–	–	2 425 / 2 425 € (1)	2 425 / 2 425 €	2 425 / 2 815 €
Sièges AV chauffants	–	–	–	505 €	505 €	505 €	505 €
Siège conducteur électrique avec massage	–	–	–	série	–	–	–
Surveillance des angles morts	–	série	série	série	série / série	série / série	série / série
Suspension pilotée	–	–	–	835 €	835 / 835 €	835 / 835 €	série / série
Système audio hi-fi 10 HP	–	–	–	715 €	715 / 715 €	– / 715 €	715 / 715 €
Toit panoramique ouvrant	–	1 095 €	1 095 €	1 095 €	1 095 €	1 095 €	1 095 €
Vitres surteintées à l'arrière	330 €	330 €	série	330 €	série / série	série / série	série / série

(1) Uniquement avec motorisation diesel.

❶ Le combiné numérique peut afficher la carte du GPS sur les versions qui en sont équipées. ❷ L'écran central a grandi avec le restylage : 12,9 pouces de diagonale dès le 2e niveau de finition. ❸ La Golf offre toujours une habitabilité dans la bonne moyenne alors qu'elle est l'une des plus courtes à l'extérieur. ❹ Le coffre oscille entre 431 dm³ sur les versions "normales" et 280 dm³ sur les eHybrid.

LES FINITIONS

GOLF

La finition d'entrée de gamme n'est disponible qu'avec l'eTSI 116, et encore seulement en boîte manuelle. La dotation n'est pas indigente et propose même quelques options, mais les phares et essuie-glaces ne sont pas automatiques.

LIFE PLUS (GOLF + 2260 €)

L'équipement s'enrichit nettement et reçoit notamment l'écran central de 12,9 pouces de série avec le GPS. La liste d'options s'allonge également.

VW EDITION (LIFE PLUS - 250 €) ❤

Basé sur Life Plus, ce niveau y ajoute entre autres la peinture métallisée, les jantes de 17 pouces, l'accès et le démarrage mains-libres, l'alarme, le tout moins cher : pas d'hésitation !

STYLE (VW EDITION + 4400 € OU VW EDITION + 4810 € SUR eHYBRID)

Ce niveau se veut le plus "luxueux" en matière d'équipement, à l'image du siège conducteur électrique et massant qu'il est le seul à proposer de série. Mais ça coûte cher !

R-LINE (STYLE + 110 €) / R-LINE EDITION (R-LINE - 1 830 €)

Cette finition joue la sportivité non seulement par le look mais aussi par une direction au calibrage plus sportif et des trains roulants plus fermes. Le niveau R-Line Edition y ajoute une peinture métallisée et des jantes de 18 pouces pour moins cher : quitte à choisir…

GTE / GTI

La GTI a droit à un blocage de différentiel à l'avant, à des freins de 17 pouces à l'avant et à l'arrière et à des étriers rouges, des liserés rouges dans la calandre et les feux avant ou encore à la fameuse sellerie à carreaux typique des GTI. La GTE est consacrée à la motorisation eHybrid 272 et remplace la plupart des éléments rouges de la GTI par les mêmes en bleu.

GTI CLUBSPORT (GTI + 4 780 €) / R (CLUBSPORT + 3 330 €)

Sur la Clubsport, les jantes sont de 19 pouces, accompagnées d'une suspension pilotée, et le toit reçoit un becquet. La R se distingue surtout par sa transmission intégrale avec répartition vectorielle. Les monogrammes R sont pléthore sur et dans cette Golf, dotée de décorations bleues.

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**

La Golf a toujours été un peu plus courte que la moyenne dans sa catégorie : l'actuelle est longue de 4,28 m, ce qui ne l'empêche pas de se montrer autant voire plus habitable que ses concurrentes.

À part dans ses versions sportives (GTI, Clubsport et R), la Golf n'est pas très amusante à conduire, mais elle se montre saine et un poil ferme, "à l'allemande".

LES PRINCIPALES OPTIONS

TOIT NOIR (0 À 700 € SELON FINITION ET COULEUR DU RESTE DE LA CARROSSERIE)

Pour personnaliser votre Golf, vous pouvez opter pour un toit noir contrastant avec le reste de la carrosserie, les teintes biton donnant toujours un côté plus premium à la voiture. Ce toit noir est disponible avec toutes les couleurs proposées mais pas avec toutes les finitions. L'association Blanc Oryx et toit noir n'est par exemple pas accessible aux niveaux Golf, Life Plus et VW Edition. Et le Bleu Lapiz, avec ou sans toit noir, est réservé aux R-Line, R-Line Edition et R.

SELON VOS GOÛTS

PACK R PERFORMANCE (2235 €, UNIQUEMENT SUR R)

Si votre Golf R ne vous paraît pas assez agressive, dynamique ou rapide, ce pack R devrait vous combler : il apporte comme sur la Clubsport des roues de 19 pouces et un becquet arrière. La vitesse maximale passe de 250 à 270 km/h et deux profils de conduite apparaissent : un mode Drift et un Special, ce dernier ayant été spécialement conçu pour la boucle nord du Nürburgring, qui rend au passage la voiture très bien contrôlée en amortissement sur le bosselé.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX

eTSI 116 VW Edition

(32 750 € hors options, malus de 125 à 280 €)

La GTI tout court est performante et polyvalente, mais pas très raisonnable, surtout avec le malus. Si vous voulez à toute force une sportive radicale, choisissez la Clubsport. Sinon, l'eTSI 116 suffit largement au quotidien, en boîte manuelle pour éviter le supplément de 2 820 € de la boîte DSG (!), en finition évidemment VW Edition. Si vous avez une prise facile d'accès pour la recharge, l'eHybrid 204 est la bonne version, la GTE coûtant bien trop cher et s'avérant trop lourde pour jouer la sportive.

LES TEINTES

Teintes unies

Gris Urano (série sur toutes les finitions sauf sur R, indisponible)

Blanc Pur (série sur R, gratuit sur Life Plus, VW Edition, R-Line Edition, 300 € sur les autres)

Gris Lunaire (gratuit sur VW Edition et R-Line Edition, 300 € sur les autres)

Teintes métallisées (700 €, série sur VW Edition et R-Line Edition)

Noir Grenadilla

Argent Dolomite

Gris Dauphin

Bleu Glacier

Bleu Anémone

Rouge Roi (900 €, sauf VW Edition et R-Line Edition : 200 €)

Bleu Lapiz (900 € sur R-Line et R, 200 € sur R-Line Edition, indisponible sur les autres)

Teinte nacrée

Blanc Oryx (1 100 €, sauf VW Edition et R-Line Edition : 400 €)

LES JANTES

Alliage 16 pouces Norfolk (série sur Golf et Life Plus)

Alliage 17 pouces Nottingham (série sur VW Edition et Style)

Alliage 17 pouces Coventry (série sur R-Line)

Alliage 17 pouces Richmond (série sur GTE et GTI)

Alliage 18 pouces York (série sur R-Line Edition)

Alliage 18 pouces Jerez (série sur R)

Alliage 19 pouces Queenstown (série sur GTI Clubsport)

AUDI Q5

Cette génération de Q5 vient d'être remplacée par un nouvel opus, mais elle tient bien la cote et conserve un design extérieur qui est toujours d'actualité. D'une manière générale, la qualité est au rendez-vous.

Par **Didier Laurent**

Si la version de 2017 apparaît aujourd'hui un brin datée, la mise à jour lancée en 2020 permet au modèle restylé de rester attractif. À l'intérieur, l'exercice est un peu plus difficile. Car si la qualité de fabrication est au rendez-vous, l'écran central qui jaillit au milieu de la planche de bord tout comme l'organisation de la console centrale diffèrent des habitacles auxquels nous sommes habitués dans les voitures les plus récentes.

La vie à bord est rendue agréable par une sellerie de bon niveau et une banquette coulissante. Le coffre affiche un volume correct, légèrement amputé par la technologie s'agissant des versions hybrides rechargeables. Dans la majeure partie des cas, le Q5 offre un bon équilibre entre confort et dynamisme, certaines motorisations se montrant plus pataudes que d'autres en conduite rapide (question de poids en lien avec la technologie). Comme c'est un SUV, la priorité est donnée à la douceur de suspension, aussi sera-t-il opportun de choisir un exemplaire pourvu de l'amortissement piloté. La dotation en équipements est toujours satisfaisante, car les modèles proposés en occasion ont souvent été richement optionnés en neuf. Les livrées à privilégier sont S line et Avus, cette dernière étant nettement plus chère.

	LA GAMME Q5	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	2.0 TFSI/ 45 TFSI	252/245/265	9,7	Ce bloc de 2 l a fait un peu de figuration, mais on le trouve en occasion. Il reste agréable à conduire, mais sa consommation est élevée pour les performances. Il offre néanmoins une belle douceur de fonctionnement. 245 ch à partir de la nouvelle appellation, en 2019, puis 265 ch en 2022.
Essence	SQ5	354	10,8	Un V6 biturbo de 3 l, une définition sportive même si c'est un SUV, et une belle sonorité moteur jouent en sa faveur. Remplaçant du diesel du précédent SQ5, pour deux ans seulement à cause de son malus.
Hyb. rech.	50 TFSI e	299	2,2*	Arrivé en 2019, cet ensemble hybride rechargeable met en scène le moteur 2 l de la livrée 45 TFSI, y ajoute une batterie de 14,1 kWh et un moteur électrique pour une puissance cumulée assez élevée. L'autonomie en tout électrique est modeste (40 km) mais fera un bond à 62 km lors du restylage, grâce à une batterie de capacité supérieure (17,9 kWh).
Hyb. rech.	55 TFSI e	367	2,1*	Le même attelage avec une cartographie différente. Version moins répandue en occasion, qui concurrence le SQ5 en puissance, mais son dynamisme est handicapé par un poids supérieur.
Diesel	2.0 TDI/ 35 TDI	150/163	7,1	La configuration diesel 150 ch a existé avec une boîte de vitesses manuelle jusqu'en 2019, date du changement d'appellation. La 35 TDI constitue alors l'entrée de gamme et devient micro-hybride 48 V lors du restylage de juillet 2020 (année-modèle 2021).
Diesel	**2.0 TDI/ 40 TDI**	**190/204**	**6,8**	**Cette version est proposée en boîte manuelle ou automatique en début de carrière (190 ch), mais uniquement avec la transmission Quattro. Notre choix va à un exemplaire restylé et micro-hybride, avec une réserve de puissance et une frugalité de bon niveau. La transmission intégrale est un plus et n'affecte que légèrement la consommation. C'est une valeur sûre qui vous donnera satisfaction.**
Diesel	45 TDI	231	8,1*	Restée seulement deux ans au catalogue, cette livrée n'en est pas moins recommandable, car c'est un V6 diesel très agréable.
Diesel	3.0 TDI/ 50 TDI	286	7,8	Le même V6, souple, onctueux, puissant, avec de la réserve et un couple impressionnant. Si le prix est bon, même kilométré, il peut valoir le détour.
Diesel	SQ5 TDI	341	8,6*	Sportivité et mécanique diesel font bon ménage sous le capot de cette version exclusive, rare et chère en occasion. Commercialisée à partir de juin 2019, cette motorisation s'est substituée au SQ5 à essence.

* Chiffres constructeur.

ARNAUD SAUNIER

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 25 000 €

Diesel : à partir de 22 000 €*

Hybride rechargeable : à partir de 29 000 €

Génération : deuxième (première pour la carrosserie Sportback)

Commercialisation : janvier 2017, Sportback en novembre 2020

Restylage : juillet 2020

Nombre d'exemplaires en circulation : 40 661

* 100 000 km maximum.

NOTRE CHOIX

Audi Q5 40 TDI 204 ch Quattro S line 2021
1er prix prospecté : 45 000 €/30 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance maxi	204 ch à 3 800 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Puissance fiscale	11 CV
Cylindrée	1 968 cm³
Transmission	aux quatre roues
Boîte/nombre de rapports	auto, dble embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques	235/55 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,66/1,89/1,66/2,82 m
Poids/tractable freiné	1 963/2 400 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	30,4/8,8 s
90 à 130 km/h (en Drive)	8,6 s
Vitesse maxi	222 km/h (1)
Freinage à 90/130 km/h	31/65 m

(1) Chiffre constructeur.

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	16 à 26 cm (2)
Largeur aux coudes AV/AR	156/152 cm
Volume coffre	482 à 563 dm³ (2)

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

LE BUDGET

Assurance (3) : 1 043 €	Carte grise (4) : 366,30 €

Consommation

Moyenne	6,8 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,3/6,9/6,3 l/100 km
Autonomie/réservoir	1 029 km/65 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV (5)	502 €		Distribution	367 €	
Amortisseurs AR (5)	502 €		Embrayage (7)	1 124 €	
Disques AV (5)	526 €		Silencieux éch.	954 €	
Disques AR (5)	430 €		Pneus (5)	340 €	
Plaquettes AV (6)	247 €		Feu AV	3 876 €	
Plaquettes AR (6)	156 €		Feu AR	257 €	
Filtre à air	47 €		Bouclier AV	448 €	
Filtre à huile	23 €		Bouclier AR	648 €	

bon/ moyen/ mauvais dans sa catégorie

(3) Base de calcul : automobiliste parisien avec 30% de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade. (4) Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval. (5) La paire. (6) Le jeu. (7) Pour les exemplaires à boîte mécanique.

LE BILAN FIABILITÉ

Le parcours de l'Audi Q5 est plutôt bon en matière de fiabilité, et nettement meilleur que celui de la précédente génération. Les défauts récurrents sont rares, mais mieux vaut choisir un modèle suivi dans le réseau, avec les bonnes mises à jour des boîtiers électroniques.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

MOTEURS DIESEL

Le 2.0 TDI est le plus répandu sous le capot du Q5, et c'est aussi celui qui rencontre le plus d'avaries. La plupart du temps, les aléas d'origine électronique (à-coups à l'accélération, difficulté de démarrage) se règlent par des reprogrammations. Plus rarement, des cas de courroie de distribution bruyante ou qui casse sont répertoriés. Comme sur beaucoup de diesels modernes, les problèmes de filtre à particules peuvent survenir sur les exemplaires n'effectuant que de petits trajets répétés. Dans ce cas, des pertes de puissance ou des allumages de voyants d'anomalie (pollution, vanne EGR) peuvent se produire.

BOÎTE DE VITESSES S-TRONIC

Présente sur l'immense majorité des Q5 en circulation – et sur de multiples Audi –, cette transmission automatique à 7 rapports a rencontré quelques problèmes tout au long de sa carrière. Le plus souvent, il s'agit de défauts touchant la partie électronique, qui génèrent des à-coups de fonctionnement au moment du passage des rapports, à l'accélération comme au rétrogradage. Généralement, des reprogrammations viennent à bout de ces dysfonctionnements. Des pannes physiques sont également possibles, mais plus rares. La plupart du temps, ce sont des vibrations qui entraînent le remplacement de pièces.

AUTRES DÉFAILLANCES

DIRECTION

Des cas assez nombreux de direction bruyante (grincements), mais aussi de variation d'assistance. Des reprogrammations électroniques peuvent contrer ce dernier point, et une intervention en atelier peut corriger les grincements. Dans certains cas, la direction doit être remplacée.

HAYON MOTORISÉ

Plusieurs cas de défaillances ont été relevés concernant la fonction mains-libres, qui permet d'ouvrir le volet de coffre en passant le pied sous le bouclier. Le plus souvent, c'est un problème de capteur, qui peut se reprogrammer mais qui doit parfois être remplacé.

LES RAPPELS

MAJEURS

ALTERNO-DÉMARREUR (JUIN 2020)

Sur les versions 2.0 TFSI fabriquées entre mai 2017 et mars 2020, de l'humidité risque de pénétrer dans l'alterno-démarreur 12 V monté sur la façade du moteur. Le cas échéant, un court-circuit peut se produire, entraînant une surchauffe, voire un incendie. Ce défaut touche potentiellement 520 000 Audi dans le monde, mais seulement 4 736 exemplaires en France. Il concerne également les Audi A4, A5 et A6.

BIELLES (JANVIER 2023)

Cette opération ne concerne que les versions 45 TFSI, 50 et 55 TFSI e. Sur les Q5 assemblés entre le 29 juillet 2021 et le 11 octobre 2022, l'huile moteur peut se charger en microparticules de métal à cause d'une tolérance trop importante dans la fabrication des bielles. Le défaut se caractérise par une augmentation du bruit du moteur et l'allumage du voyant d'anomalie moteur. Dans de rares cas, des casses mécaniques ont été enregistrées. Au total, ce sont 48 653 Q5 qui doivent être contrôlés et éventuellement modifiés.

MINEURS

AIRBAG (AVRIL 2023)

Sur les Audi Q5 fabriqués jusqu'au 26 novembre 2020, les airbags de marque Takata doivent être remplacés. Sur ces voitures, le coussin gonflable peut se détériorer au fil du temps. S'il se déploie, une pression interne excessive peut faire éclater le corps du gonfleur. Des fragments de métal pourraient alors traverser le matériau du coussin et causer des blessures aux occupants.

GARNITURE DE PASSAGE DE ROUE (AOÛT 2019)

Sur 229 000 voitures produites en début de carrière, les vis des fixations des garnitures de passage de roue peuvent se desserrer lorsque la voiture est en train de rouler. Les concessionnaires doivent repositionner, refixer ou remplacer les vis sur les véhicules concernés.

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
TONALE				
1.5T Hybrid 130 ch Sprint	7	M	210	41 200
1.5 T Hybrid 160 ch Sprint	8	M	240	43 200
PHEV 190 ch Sprint	7		0	50 600
PHEV 280 ch Q4 Sprint	10		0	53 300
1.6 Diesel 130 ch Sprint	7	M	940	41 700
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €				
GIULIA				
2.0 Turbo 280 ch Sprint Q4	17	M	14 325	57 800
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	M	310	50 300
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M	1 386	55 300
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €				
STELVIO				
2.0T 280 ch Sprint Q4	17	M	52 712	63 300
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	M	3 344	55 800
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	M	5 234	60 800
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €				

ALPINE

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

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
VANTAGE				
V8 Coupé	NC	M	60 000	153 277
F1 Edition Coupé	NC	M	60 000	179 798
V12 Coupé	NC	M	60 000	302 017
Roadster	NC	M	60 000	162 252
DB12				
680 ch	NC	M	60 000	226 891
DBS				
Superleggera	NC	M	60 000	303 529
DBX				
707	NC	M	60 000	246 555
VALKYRIE				
1 155 ch	NC	M	60 000	2700000

AUDI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
A1 SPORTBACK				
25 TFSI Design	5	M	210	27 230
30 TFSI Design	6	M	230	28 240
35 TFSI S line S tronic	8	M	330	34 670
40 TFSI S line S tronic	11	M	2 049	36 430
Surcoût S line : Design + 2 700 €				
Surcoût S line Plus : S line + 2 000 €				
A1 ALLSTREET				
30 TFSI	6	M	330	29 840
35 TFSI S tronic	8	M	540	33 570
Q2				
30 TFSI Design	6	M	360	34 480
35 TFSI Design	8	M	400	36 500
SQ2	19	M	40 468	58 150
30 TDI Design	6	M	210	36 390
35 TDI Design S tronic	8	M	898	41 140
Surcoût S line : Design + 2 400 €				
Surcoût S line Plus : S line + 1 750 €				
A3 SPORTBACK				
30 TFSI Design	6	M	260	34 600
30 TFSI Hybride Design	6	M	150	36 780
35 TFSI Design	8	M	260	35 900
35 TFSI Hybride Design	8	M	125	38 080
S3	20	M	52 012	63 000
RS 3	28	M	60 000	75 600
40 TFSI e Design	8		0	47 900
45 TFSI e S line	8		0	55 900
35 TDI Design	8	M	260	40 600
Surcoût S line : Design + 4 950 €				
A3 ALLSTREET				
35 TFSI Design	8	M	330	37 800
35 TFSI Hybride Design	8	M	190	39 980
40 TFSI e Design	8		0	49 800
35 TDI Design	8	M	330	42 500
Surcoût Avus : Design + 4 450 €				
A3 BERLINE				
Surcoût : Sportback + 565 € à + 1 400 €				
Q3				
35 TFSI Design	8	M	1 172	40 890
35 TDI Design	8	M	360	45 790
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	7 104	55 550
Surcoût S line : Design + 4 200 €				
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €				
Q3 SPORTBACK				
35 TFSI Design	8	M	1 386	43 390
35 TDI Design	8	M	950	48 290
40 TDI S line Quattro S tronic	11	M	7 415	58 050
Surcoût S line : Design + 4 200 €				
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €				
Q4 E-TRON				
45	6	B	2 000	46 990
55 S line Quattro	7		0	70 450
Surcoût S line : "base" + 18 760 €				
Q4 E-TRON SPORTBACK				
45	6	B	2 000	46 990
55 S line Quattro	7		0	72 450
Surcoût S line : Design + 20 760 €				
A5				
2.0 TFSI 150 ch Design	8	M	2 049	45 500
2.0 TFSI 204 ch Design	11	M	2 049	50 400
S5	25	M	14 895	79 750
2.0 TDI Hybride 204 ch Design	11	M	170	53 600
Surcoût S line : Design + 9 170 €				
A5 AVANT				
Surcoût : berline + 1 500 €				
Q5				
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	M	5 329	57 550
SQ5	25	M	36 863	98 930
2.0 TDI 204 ch Hybride Design Quattro	11	M	9 168	61 470
Surcoût S line : Design + 8 400 €				
Q6 E-TRON				
251 ch Design	NC		0	72 170
Performance 306 ch Design	NC		0	77 400
387 ch Design Quattro	9		0	83 450
SQ6	9		0	99 870
Surcoût S line : Design + 4 100 €				
A6				
45 TFSI S line	16	M	6 018	68 380
50 TFSI e S line	16		0	76 540
55 TFSI e Competition	16		0	79 750
35 TDI S line	9	M	2 098	62 150
40 TDI S line	11	M	2 098	65 930
45 TDI S line Quattro	14	M	9 626	73 680
50 TDI S line Quattro	17	M	12 270	77 150
S6	23	M	39 185	93 320
Surcoût Design : S line + 500 €				
Surcoût Avus : Design + 10 700 €				
A6 AVANT				
RS 6 Performance	58	M	60 000	151 050
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD				
40 TDI Design	11	M	6 418	78 760
45 TDI Design	14	M	21 736	83 550
50 TDI Design	17	M	23 247	87 020
55 TDI Design	23	M	48 093	92 450
Surcoût Avus : Design + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
45 TFSI S line	16	M	6 293	78 920
50 TFSI e S line	16		0	87 690
55 TFSI e Competition	16		0	93 520
RS 7 Performance	58	M	60 000	157 580
40 TDI S line	11	M	2 648	76 780
50 TDI S line Quattro	17	M	19 311	88 400
S7	23	M	48 193	102 700
Surcoût Design : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus : Design + 10 000 €				
A6 E-TRON SPORTBACK				
285 ch Design	7		0	66 420
Performance 367 ch Design	9		0	77 170
Quattro 428 ch Design	10		0	84 320
S6	NC		0	105 020
Surcoût S line : Design + 6 890 €				
A6 E-TRON AVANT				
Surcoût : Sportback + 1 500 €				
E-TRON GT				
S GT Base	12		0	128 250
RS	12		0	162 400
RS Performance	12		0	175 350
Surcoût GT : GT Base + 10 000 €				
Q7				
SQ7	43	M	60 000	133 130
55 TFSI e S line	22		0	97 170
60 TFSI e Competition	22		0	105 480
50 TDI S line	17	M	60 000	91 150
Surcoût Avus : S line + 13 150 €				
Q8				
SQ8	43	M	60 000	137 720
RS Performance	59	M	60 000	191 550
55 TFSI e S line	22		0	106 960
60 TFSI e Competition	22		0	115 280
Surcoût Avus : S line + 10 000 €				
Q8 E-TRON				
50 S line	12		0	89 100
55 S line	12		0	98 800
SQ8	19		0	111 100
Surcoût Avus : S line + 8 500 €				
Q8 E-TRON SPORTBACK				
50 S line	12		0	91 700
55 S line	12		0	101 400
SQ8	19		0	113 700
Surcoût Avus : S line + 8 500 €				
A8				
S8	49	M	60 000	170 967
60 TFSI e Design	22		0	136 749
50 TDI Design	17	M	53 865	118 185
Surcoût Avus : Design + 5 600 €				

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FLYING SPUR				
V8	NC	M	60 000	212 773
Speed	NC	M	60 000	260 975
Mulliner W12	59	M	60 000	301 412
Hybrid	NC		0	219 126
CONTINENTAL				
GT V8	NC	M	60 000	226 992
GT Speed	NC	M	60 000	282 454
GT Mulliner W12	NC	M	60 000	320 168
GTC V8	NC	M	60 000	249 681
GTC Speed	NC	M	60 000	310 689
GTC Mulliner W12	NC	M	60 000	352 185
BENTAYGA				
V8	NC	M	60 000	208 538
S V8	NC	M	60 000	238 790
Hybrid	NC		0	208 538

BMW

TYPE	CV	B/M*		PRIX
SÉRIE 1				
116	6	M	540	34 950
120	8	M	125	38 900
123 xDrive	12	M	450	44 950
M135 xDrive	19	M	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	M	1 504	50 650
230i	14	M	2 215	54 250
M240i xDrive	26	M	34 595	66 650
M2	38	M	60 000	84 750
220d	10	M	280	53 550
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
218i	7	M	983	38 850
220i	8	M	330	40 850
225e xDrive	7		0	50 600
218d	8	M	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	M	75	42 450
M235 xDrive	19	M	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	M	1 276	43 700
sDrive20i	8	M	400	45 700
M35i xDrive	19	M	14 424	62 900
xDrive25e	7		0	55 950
xDrive30e	8		0	58 950
sDrive18d	8	M	330	46 400
sDrive20d	9		0	48 500
xDrive23d	12	M	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 xLine : "base" + 2 400 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 250 €				
X2				
sDrive20i	8	M	1 100	47 700
M35i xDrive	19	M	14 714	64 950
sDrive18d	8	M	1 150	48 400
sDrive20d	9	M	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 €				
SÉRIE 3				
318i	8	M	1 504	48 750
320i xDrive	10	M	3 286	53 250
M340i xDrive	26	M	19 262	72 550
M3 Competition xDrive	44	M	60 000	120 050
330e	10		0	61 450
318d	8	M	890	50 750
320d xDrive	10	M	2 100	56 250
M340d xDrive	22	M	6 058	72 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €				

B Bonus écologique (en €). 2 000, 3 000 ou 4 000 € selon revenu fiscal. M Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

SÉRIE 3 TOURING

Surcoût: Berline + 1 300 €

SÉRIE 4 COUPÉ

420i	10	M	1 286	54 250
M440i xDrive	26	M	15 254	76 050
M4 Competition xDrive	44	M	60 000	121 050
M4 CS	46	M	60 000	162 050
420d xDrive	10	M	2 000	59 750
M440d xDrive	22	M	7 646	76 050

Surcoût M Sport: "base" + 3 750 €

SÉRIE 4 GRAN COUPÉ

420i	10	M	2 205	54 200
M440i xDrive	26	M	37 857	76 000
420d xDrive	10	M	898	59 700
430d xDrive	17	M	2 370	66 700

Surcoût M Sport : "base" + 4 150 €

SÉRIE 4 CABRIOLET

420i	10	M	4 204	61 750
M440i xDrive	26	M	31 122	83 550
M4 Competition xDrive	44	M	60 000	127 700
420d	10	M	3 415	64 750
M440d xDrive	22	M	13 437	83 550

Surcoût M Sport : "base" + 5 150 €

i4

eDrive35	6		0	57 600
eDrive40	7		0	64 000
M50 xDrive	9		0	78 650

Surcoût M Sport : "base" + 4 100 €

Z4

sDrive20i	11	M	4 543	55 550
M40i	23	M	28 813	70 950

Surcoût M Sport : "base" + 2 900 €

X3

20 xDrive	15	M	5 796	63 950
M50 xDrive M Sport	42	M	21 867	89 950
30e xDrive	15		0	71 950
20d xDrive	16	M	5 716	64 950

Surcoût M Sport : "base" + 3 050 € à + 3 750 €

iX3

Inspiring	6		0	74 200

Surcoût Impressive : Inspiring + 8 100 €

X4

M Competition	41	M	60 000	119 200
xDrive20d xLine	10	M	4 274	62 500
xDrive30d xLine	17	M	10 293	69 300
M40d	22	M	18 567	83 900

Surcoût 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

Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €

SÉRIE 5 TOURING

Surcoût: Berline + 1 500 € à + 3 050 €

i5

eDrive40	7		0	76 250
M60 xDrive	9		0	107 550

Surcoût M Sport: "base" + 4 350 €

M Sport Edition : "base" + 3 300 €

i5 TOURING

Surcoût: 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

Surcoût M Sport: "base" + 6 950 €

i7

eDrive50	9		0	128 550
xDrive60	10		0	151 850
M70 xDrive	10		0	192 200

Surcoût M Sport: "base" + 6 950 €

SÉRIE 8 COUPÉ

840d xDrive	22	M	14 070	116 650

SÉRIE 8 GRAN COUPÉ

Surcoût: coupé - 3 000 €

SÉRIE 8 CABRIOLET

Surcoût: coupé + 8 000 €

X5

M Competition	57	M	60 000	159 300
xDrive50e xLine	20		0	105 150
xDrive30d xLine	17	M	50 546	90 050

Surcoût M Sport: xLine + 3 450 € à + 4 150 €

XM

50e	17		0	138 900
653 ch	39		0	179 500
Label Red	51		0	205 000

iX

xDrive40	7		0	84 250
xDrive50	10		0	111 250
M60	10		0	143 100

X7

xDrive40d	22	M	60 000	111 550

Surcoût M Sport : "base" + 4 950 €

BUGATTI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CHIRON				
"base"	NC	M	60 000	2650000
Super Sport	NC	M	60 000	3840000
DIVO				
"base"	NC	M	60 000	5000000

BYD

TYPE	CV	B/M*		PRIX
DOLPHIN				
Comfort	NC		0	33 990

Surcoût Design : Comfort + 2 000 €

ATTO 3				
Comfort	1		0	37 990

Surcoût Design : Comfort + 2 000 €

SEAL				
Design	1		0	46 990
Excellence-AWD	NC		0	49 990
SEAL U				
DM-i Boost	5		0	37 500
Electrique Comfort	NC		0	41 890

Surcoût Design : Comfort + 3 500 € / Boost + 7 000 €

NOUVEAU SEALION				
Comfort	5		0	46 990
Design AWD	11			51 990

Surcoût Excellence : Design + 4 500 €

HAN				
Executive AWD	NC		0	71 160

Surcoût Emerald Edition : Executive + 3 240 €

TANG				
Flagship AWD	NC		0	70 800

CADILLAC

TYPE	CV	B/M*		PRIX
LYRIQ				
Luxury	NC		0	81 200

Surcoût Sport : Luxury + 0 €

CATERHAM

TYPE	CV	B/M*		PRIX
SEVEN				
170R	NC		0	42 854
340 R	NC	M	1 901	59 214
SUPER SEVEN				
600	NC		0	44 874

CHEVROLET

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CORVETTE				
Stingray Coupé 2LT	60	M	60 000	104 980
Stingray Cabriolet 2LT	60	M	60 000	111 530

Surcoût 3LT : 2LT + 6 550 €

CITROËN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
C3				
1.2 Turbo 100 ch You	5	M	230	14 990
Electrique 113 ch You	4	B	2 000	23 300

Surcoût You Pack Plus : You + 2 200 € à + 2 510 €

Surcoût Max : Plus + 4 210 € à + 4 500 €

C3 AIRCROSS

1.2 Turbo 100 ch You	5	M	540	19 400
1.2 Hybride 136 ch You Pack Plus	7	M	125	25 500
Electrique 113 ch You	4	B	2 000	27 400

Surcoût You Pack Plus : You + 2 100 €

Surcoût Max : You + 4 200 €

C4

1.2 PureTech 100 ch You	5	M	190	27 550
1.2 PureTech 130 ch You	7	M	190	29 050
1.2 Hybride 100 ch You	5		0	31 050
1.2 Hybride 136 ch Plus	7		0	33 500
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	M	400	33 800
ë-C4 136 ch You	4	B	2 000	35 740
ë-C4 156 ch You	4	B	2 000	37 240

Surcoût Plus : You + 950 €

Surcoût Max : Plus + 2 050 €

Surcoût 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
ë-C4 X 136 ch You	4	B	2 000	36 440
ë-C4 X 156 ch You	4	B	2 000	37 940

Surcoût Plus : You + 6 310 €

Surcoût É-Series : Plus + 1 950 €

Surcoût Max : Plus + 2 050 €

C5 AIRCROSS

1.2 PureTech 130 ch Plus	7	M	1 172	32 900
1.2 Hybride 136 ch Plus	7	M	240	37 400
Hybride rechargeable 180 ch Plus	8		0	43 750
Hybride rechargeable 225 ch Plus	10		0	45 650
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	M	1 386	37 700

Surcoût Max : Plus + 2 300 €

C5 X

1.2 PureTech 130 You	7	M	650	39 150
1.2 Hybride 136 ch You	7		0	40 650
Hybride rechargeable 180 ch You	10		0	49 650
Hybride rechargeable 225 ch Plus	10		0	55 050

Surcoût Plus : You + 2 600 €

Surcoût Max : Plus +2 000 €

Surcoût Hypnos : Max + 2 300 €

CUPRA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
LEON				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	210	40 490
2.0 TSI 300 ch VZ	19	M	13 014	47 425
eHybrid 204 ch V	8		0	48 300
eHybrid 272 ch VZ	9		0	51 950
2.0 TDI 150 ch	8	M	240	43 770

Surcoût VZ Extreme : VZ + 5 810 €

LEON SPORTSTOURER				

Surcoût : berline + 2 250 €

BORN				
V230 Batterie L	5	B	2 000	39 090
V230 Batterie XL	5	B	2 000	39 990
VZ 325	6	B	2 000	46 490
ATECA				
1.5 TSI 150 ch V	8	M	2 544	46 520
TERRAMAR				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	898	47 500
eHybrid 204 ch V	8		0	55 600
eHybrid 272 ch VZ	9		0	59 800

Surcoût America's Cup : VZ + 3 950 €

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
eHybrid 204 ch V	8		0	52 445
eHybrid 272 ch VZ	8		0	58 335
2.0 TDI 150 ch V	8	M	450	46 810

Surcoût VZ Extreme: VZ + 5 300 €

TAVASCAN				
286 ch V	6		0	46 990
340 ch VZ 4Drive	5		0	64 930

DACIA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
SPRING				
65 ch Expression	2		0	18 900

Surcoût Extrême : Expression + 1 000 €

SANDERO				
1.0 SCe 65 ch Essential	4	M	100	12 490
1.0 TCe 90 ch Expression	5	M	50	15 750
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5		0	14 250

Surcoût Expression : Essential + 1 500 € à + 1 860 €

Surcoût Journey : Expression + 1 000 €

SANDERO STEPWAY				
1.0 TCe 90 ch Essential	5	M	230	15 950
1.0 TCe 110 ch Extreme	6	M	190	19 000
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5		0	15 950

Surcoût Expression : Essential + 1 300 €

Surcoût Extreme : Expression + 1 000 €

Surcoût Extreme+ : Extreme + 500 €

JOGGER				
1.0 TCe 110 ch Expression	6	M	330	20 700
Hybrid 140 ch Expression	5		0	25 200
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	M	50	17 990

Surcoût Expression : Essential + 2 210 €

Surcoût Extrême : Expression + 1 300 €

Surcoût Extrême+ : Extrême + 500 €

DUSTER				
1.3 TCe 130 ch Expression	7	M	190	23 400
Hybrid 140 ch Expression	5		0	26 600
1.0 Eco-G 100 ch Essential	5	M	230	19 890

Surcoût Expression : Essential + 1 910 €

Surcoût Extreme : Expression + 1 500 €

Surcoût Journey : Extreme + 0 €

DS AUTOMOBILES

TYPE	CV	B/M*		PRIX
DS 3				
1.2 Hybride 136 ch Pallas	7		0	35 200
E-Tense Pallas	4	B	2 000	42 300

Surcoût Edition France : Pallas + 700 €

Surcoût Antoine de Saint Exupery : Edition France + 4 800 €

Surcoût Etoile : Edition France + 2 350 €

DS 4				
1.2 PureTech 130 ch Pallas	7	M	818	38 450
1.2 Hybride 136 ch Pallas	7		0	39 950
Plug-In Hybrid 225 ch Pallas	10		0	46 700
1.5 BlueHDi 130 ch Pallas	7	M	740	39 400

Surcoût Etoile - Alcantara : Pallas + 4 300 €

Surcoût Etoile - Cuir Nappa : Etoile - Alcantara + 2 500 €

Surcoût Antoine de Saint-Exupery : Etoile - Cuir Nappa + 600 €

DS 7				
Plug-In Hybrid 225 ch Pallas	10		0	58 550
Plug-In Hybrid 300 ch Pallas AWD	11		0	64 750
Plug-In Hybrid 360 ch Antoine de St Exupery AWD	11		0	74 550
1.5 BlueHDi 130 ch Pallas	7	M	1 504	49 750

Surcoût Antoine de Saint Exupery : Pallas + 4 600 €

Surcoût Etoile : Antoine de Saint Exupery + 650 €

Surcoût Performance : Antoine de Saint Exupery + 1 250 €

DS 9				
E-Tense 250 ch Rivoli+	11		0	68 500
E-Tense 360 ch Rivoli+ 4x4	11		0	79 850

Surcoût Opéra : Rivoli+ + 8 100 €

Surcoût Esprit de Voyage : Opéra + 1 550 €

FERRARI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
ROMA				
"base"	56	M	60 000	246 524
PORTOFINO				
M	56	M	60 000	212 227
812				
GTS	86	M	60 000	336 269
Competizione	92	M	60 000	491 443
296				
GTB	NC	M	2 049	271 115
GTS	NC	M	2 049	315 377
SF90				
Stradale	83	M	2 918	423 514
XX Stradale	NC	M	18 858	770 000
Spider	83	M	2 749	465 714

SP3 DAYTONA				
840 ch	NC	M	60 000	1968000
PUROSANGUE				
725 ch	73	M	60 000	384 229

FIAT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
PANDA CLASSIC				
1.0 BSG 70 ch Hybrid	4		0	15 900
Surcoût Pandina : "base" + 2 000 €				
500 E				
23,8 kWh	3	B	2 000	30 400
42 kWh	3	B	2 000	33 900
Surcoût La Prima : "base" + 4 600 €				
500 E 3+1				
Surcoût : berline + 2 000 €				
500 E CABRIOLET				
Surcoût : berline + 3 400 €				
ABARTH 500E				
42 kWh	3	B	2 000	36 900
Surcoût Pack : "base" + 2 000 €				
Surcoût Turismo : Pack + 2 000 €				
ABARTH 500E CABRIOLET				
Surcoût : berline + 3 400 €				
GRANDE PANDA				
Electrique 113 ch (RED)	4	B	2 000	24 900
Surcoût La Prima : (RED) + 3 000 €				
600				
1.2 Hybrid 100 ch	5		0	24 900
1.2 Hybrid 136 ch	7		0	26 400
e RED	4	B	2 000	35 900
Surcoût La Prima : RED + 5 000 €				

FORD

TYPE	CV	B/M*		PRIX
PUMA				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	6	M	125	27 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	8	M	260	30 090
ST	8	M	650	38 290
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €				
FOCUS				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line X	NC		NC	31 450
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC		NC	34 250
ST	17	M	28 413	40 200
1.5 EcoBlue 115 ch ST-Line X Powershift	NC		NC	34 550
FOCUS ACTIVE				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch X	NC		NC	31 450
1.5 EcoBoost Hybrid 155 ch X Powershift	8	M	50	34 250
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC		NC	34 550
FOCUS SW (BREAK)				
Surcoût: berline + 1 200 €				
FOCUS SW ACTIVE				
Surcoût: berline + 1 200 €				
KUGA				
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	M	310	41 490
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8		0	46 090
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexiFuel Titanium	8		0	39 490
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €				
Surcoût Active : ST-Line + 0 €				
Surcoût ST-Line X : Active + 3 500 €				
Surcoût Active X : ST-Line X + 0 €				
EXPLORER				
Standard Range 170 ch	5	B	2 000	43 900
Extended Range 204 ch	NC	B	2 000	45 900
Extended Range 286 ch	6	B	2 000	46 900
Extended Range 340 ch	6		0	53 900
CAPRI				
Standard Range 170 ch	NC	B	2 000	46 400
Extended Range 286 ch	NC		0	49 400
Extended Range 340 ch AWD	NC		0	56 400
BRONCO				
2.7 EcoBoost 335 ch Outer Banks	NC	M	60 000	76 500
Surcoût Badlands : Outer Banks + 4 000 €				
MUSTANG MACH-E				
268 ch Standard Range	9		0	52 990
294 ch Extended Range Premium	7		0	66 990
329 ch Standard Range Premium AWD	12		0	58 990
370 ch Extended Range Premium AWD	NC		0	73 990
GT	16		0	81 990
Rally	NC		0	84 990
MUSTANG FASTBACK				
GT	NC	M	60 000	59 300
Dark Horse	NC	M	60 000	71 300
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût: Fastback + 4 500 €				
TOURNEO COURIER				
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	NC	M	2 370	24 600
Surcoût Titanium : Trend + 1 500 €				
Surcoût Active : Titanium + 1 440 €				
TOURNEO CONNECT				
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	M	1 629	30 800
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	M	260	32 000
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	M	150	33 200
Surcoût Active: Titanium + 1 100 €				
Surcoût Sport : Active + 940 €				

HONDA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
JAZZ				
e:HEV Advance	6		0	29 620
Surcoût Advance Sport : Advance + 1 050 €				
JAZZ CROSSTAR				
e:HEV Advance	6		0	30 900
ZR-V				
e:HEV Sport	7	M	370	47 450
Surcoût Advance : Sport + 1 500 €				
HR-V				
e:HEV Executive	6	M	150	34 340
Surcoût Advance : Executive + 2 500 €				
Surcoût Advance Style : Advance + 2 500 €				
E:NY1				
Advance	4		0	47 700
CIVIC				
e:HEV Executive	7		0	39 220
Type R	21	M	35 346	57 220
Surcoût Sport : Executive + 1 300 €				
Surcoût Advance : Sport + 3 400 €				
Surcoût Type-R S : Type R + 8 580 €				
CR-V				
e:HEV Executive	NC	M	2 765	54 980
e:PHEV Advance Tech	NC		0	63 150
Surcoût Advance : Executive + 3 000 €				

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i10				
1.0 63 ch Eco Intuitive	4		0	18 050
1.0 63 ch Intuitive BVR	4	M	75	18 950
1.2 79 ch N Line	4		0	20 150
1.0 T-GDi 90 ch N Line	5	M	190	20 900
Surcoût Creative : Intuitive + 1 050 €				
INSTER				
42 kWh	NC		0	25 000
49 kWh Intuitive	NC		0	28 250
Surcoût Intuitive : "base" + 1 500 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 €				
i20				
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 Executive : N Line Creative + 2 400 €				
BAYON				
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	M	260	27 600
1.6 T-GDi 138 ch Creative DCT	7	M	1 074	32 800
Hybrid 129 ch Intuitive	5		0	34 000
Electric 48 kWh Intuitive	3	B	2 000	36 850
Electric 65 kWh Intuitive	4	B	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 €				
i30				
1.0 T-GDi 100 ch Creative	5	M	310	28 700
1.5 T-GDi 140 ch Hybrid 48 V N Line DCT	7	M	1 504	36 150
i30 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
IONIQ 5				
170 ch Intuitive	3		0	44 800
229 ch Intuitive	4		0	48 800
325 ch HTrac N Line	6		0	62 800
N	10		0	78 000
Surcoût Creative : Intuitive + 3 400 €				
Surcoût Executive : Creative + 5 400 €				
Surcoût N Line : Executive + 1 200 €				
TUCSON				
Hybrid 215 ch Initia	8	M	260	37 100
Plug-in 253 ch Creative	8		0	47 200
Surcoût Intuitive : Initia + 1 900 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 3 000 €				
Surcoût N Line Creative : Creative + 1 000 €				
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €				
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 €				
Surcoût 20ème Anniversaire : Executive + 800 €				
IONIQ 6				
229 ch	4		0	52 400
325 ch HTrac	6		0	65 400
NEXO				
Executive	1		0	80 600
SANTA FÉ				
Hybrid 215 ch Intuitive	8		NC	49 900
Plug-in 253 ch Intuitive HTrac	8		0	59 700
Surcoût Creative : Intuitive + 3 000 € à + 3 900 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 000 € à + 4 900 €				
Surcoût Calligraphy : Executive + 3 000 €				
STARIA				
Hybrid 215 ch Creative	8	M	23 942	57 400
Surcoût Executive : Creative + 4 100 €				

JAGUAR

TYPE	CV	B/M*		PRIX
E-PACE				
P270e S R-Dynamic	11		0	63 600
D200 S R-Dynamic	11	M	10 255	58 400
Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 3 500 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 3 100 €				
F-PACE				
SVR	47	M	60 000	115 100
P400e S R-Dynamic	19		0	84 700
D200 S R-Dynamic	11	M	10 646	69 300
D300 SE R-Dynamic	19	M	50 754	83 800
Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 5 000 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 4 400 €				
F-TYPE COUPÉ				
P300 R-Dynamic	NC	M	60 000	72 400
P450 75	NC	M	60 000	106 200
R75	NC	M	60 000	135 300
F-TYPE CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 7 600 €				
I-PACE				
EV400 SE R-Dynamic	13		0	93 100
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 8 100 €				

JEEP

TYPE	CV	B/M*		PRIX
AVENGER				
1.2 Turbo T3 100 ch Longitude	5	M	280	24 750
1.2 Turbo T3 e-Hybrid 100 ch Longitude	5		0	26 750
1.2 Turbo T3 136 ch Upland 4xe	7	M	150	32 750
Électrique 156 ch Longitude	4	B	2 000	36 500
Surcoût Altitude : Longitude + 2 000 €				
Surcoût Summit : Altitude + 2 500 €				
Surcoût The North Face : Upland + 6 000 €				
RENEGADE				
e-Hybrid 130 ch	7	M	210	32 190
4xe 240 ch Overland	10		0	44 900
Surcoût Altitude : "base" + 2 010 €				
Surcoût Summit : Altitude + 2 800 €				
Surcoût North Star : Altitude + 2 000 €				
COMPASS				
1.5 Turbo T4 e-Hybrid 130 ch Altitude	7	M	170	38 900
4xe 190 ch Altitude	7		0	46 950
4xe 240 ch Summit	10		0	50 950
Surcoût Summit : Altitude + 4 000 €				
Surcoût North Star : Summit -500 € à -1 500 €				
WRANGLER UNLIMITED				
4xe Sahara	16		0	81 700
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 500 €				
GRAND CHEROKEE				
4xe 380 ch Summit Reserve	16		0	99 500

KIA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
PICANTO				
1.0 DPi 63 ch Motion	4		0	15 990
1.2 DPi 79 ch Active	4		0	17 590
Surcoût Active : Motion + 1 100 €				
Surcoût GT-line : Active + 900 €				
STONIC				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M	190	22 490
Surcoût Active : Motion + 1 600 €				
Surcoût Collection : Active + 1 500 €				
Surcoût GT Line : Active + 2 300 €				
EV3				
204 ch 58,3 kWh	4		0	35 990
204 ch 81,4 kWh	4		0	40 990
Surcoût Earth : "base" + 2 100 € à + 2 400 €				
Surcoût GT-line : Earth + 2 900 €				
CEED				
1.0 T-GDi 100 ch Active	5	M	240	27 690
1.5 T-GDi 140 ch Active	8	M	450	28 890
Surcoût GT Line : Active + 2 800 €				
CEED SW (BREAK)				
Hybride Rechargeable Motion	5		0	38 940
Surcoût: 5 portes + 1 000 €				
PROCEED				
1.5 T-GDi 140 ch GT Line	8	M	540	32 950
Surcoût GT Line Premium : GT Line + 3 700 €				
XCEED				
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	M	983	28 250
1.5 T-GDi 140 ch Active	8	M	1 629	30 750
Hybride Rechargeable Motion	5		0	37 540
Surcoût Active : Motion + 1 500 €				
Surcoût GT-Line Premium : Active + 3 000 €				
Surcoût Lounge : Active + 1 900 €				
NIRO				
Hybride Motion	5		0	33 790
Hybride Rechargeable Motion	5		0	40 640
EV Motion	4		0	45 690
Surcoût Active : Motion + 1 000 €				
Surcoût Premium : Active + 1 600 €				
SPORTAGE				
1.6 T-GDi 160 ch MHEV Motion	9	M	1 761	32 840
1.6 T-GDi 210 ch Hybride Active	8	M	240	39 690
1.6 T-GDi 245 ch Hybride Rechargeable Active	8		0	45 440
1.6 CRDi 136 ch MHEV Motion DCT	7	M	350	36 940
Surcoût Active : Motion + 2 400 €				
Surcoût 30 Years : Active + 2 600 € à + 2 850 €				
Surcoût GT-Line : Active + 2 900 € à + 3 550 €				
Surcoût GT Line Premium : GT-Line + 4 000 € à + 4 100 €				
EV6				
170 ch Air Active	3		0	49 690
229 ch Air Active	4		0	53 690
325 ch Air Active	6		0	57 690
GT	11		0	74 690
Surcoût Air Design : Air Active + 3 800 €				
Surcoût GT-line : Air Design + 4 000 €				
SORENTO				
Hybride 215 ch Active	8	M	6 189	47 990
Hybride Rechargeable 253 ch Active	8		0	54 490
Surcoût Design : Active + 4 200 € à + 5 150 €				
Surcoût Premium : Design + 5 500 €				
EV9				
204 ch	4		0	73 000
385 ch 4x4	7		0	80 000
Surcoût Earth : "base" + 5 000 €				
Surcoût GT-Line : "base" + 6 000 €				

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
HURACÁN				
STO	59	M	60 000	299 295
Sterrato	NC	M	60 000	270 000
REVUELTO				
1 015 ch	NC	M	60 000	506 808

B Bonus écologique (en €). 2 000, 3 000 ou 4 000 € selon revenu fiscal. M Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

URUS

Performante	59	M	60 000	266 555

LANCIA

TYPE	CV		B/M *	PRIX
YPSILON				
1.2 MHEV 100 ch	NC		NC	24 500
Electrique 156 ch	NC	B	2 000	34 800
Surcoût LX : "base" + 3 000 €				
Surcoût Cassina : LX + 500 € à + 1 700 €				

LAND ROVER

TYPE	CV		B/M *	PRIX
RANGE ROVER EVOQUE				
PHEV S	11		0	61 200
D200 S	11	M	10 857	57 100
Surcoût Dynamic SE : S + 7 200 €				
Surcoût Dynamic HSE : Dynamic SE + 5 400 €				
Surcoût Autobiography : Dynamic HSE + 8 400 €				
DISCOVERY SPORT				
PHEV S	11		0	61 300
D200 Dynamic SE	11		NC	64 000
Surcoût Dynamic SE : S + 6 300 €				
Surcoût Dynamic HSE : Dynamic SE + 6 700 €				
DISCOVERY				
D350 HSE	23		NC	96 900
Surcoût 35th Limited Edition : HSE 7 800 €				
RANGE ROVER VELAR				
P400e S	19		0	82 200
D200 S	11	M	12 823	70 500
Surcoût SE R-Dynamic : S + 7 300 €				
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 6 600 €				
DEFENDER 90				
P400 SE	28	M	60 000	81 000
P525 X-Dynamic	43	M	60 000	136 700
D200 S	11	M	60 000	63 800
D250 S	14	M	60 000	68 400
D300 S	19	M	60 000	72 900
Surcoût SE : S + 4 800 €				
Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 100 €				
Surcoût HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 900 €				
Surcoût X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 20 600 €				
Surcoût XS Edition : SE + 7 200 €				
Surcoût P525 Carpathian X-Dynamic : P525 X-Dynamic + 7 600 €				
DEFENDER 110				
P400 SE	28	M	60 000	86 800
P525 X-Dynamic	43	M	60 000	140 400
P400e S	19		0	83 500
D250 S	14	M	60 000	72 900
D300 S	19	M	60 000	76 700
Surcoût SE : S + 6 900 €				
Surcoût SE X-Dynamic : SE + 4 200 €				
Surcoût XS Edition : SE + 4 300 €				
Surcoût HSE X-Dynamic : SE + 11 000 €				
Surcoût X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 17 600 €				
Surcoût Carpathian X-Dynamic : X-Dynamic + 7 500 €				
RANGE ROVER SPORT				
P460e S	28		0	103 200
P550e Autobiography Dynamic	28		0	143 700
D250 SE	14	M	60 000	95 400
D350 Autobiography Dynamic	23	M	60 000	124 700
Surcoût SE : S + 6 600 €				
Surcoût SE Dynamic : SE + 3 400 €				
Surcoût HSE Dynamic : SE + 8 800 €				
RANGE ROVER				
P530 Autobiography	44	M	60 000	192 300
P615 SV	56	M	60 000	238 700
P460e SE	28		0	147 500
P550e HSE	28		0	167 400
D350 HSE	23	M	60 000	151 700
Surcoût HSE : SE + 8 600 €				
Surcoût Autobiography : HSE + 17 700 €				
Surcoût SV : Autobiography + 37 700 €				

LEAPMOTOR

TYPE	CV		B/M *	PRIX
T03				
"base"	NC		0	19 500
C10				
"base"	NC		0	36 400

LEXUS

TYPE	CV		B/M *	PRIX
LBX				
"base"	5		0	34 300
Surcoût Elegant : "base" + 3 500 €				
Surcoût Emotion : Elegant + 2 500 €				
Surcoût Relax : Emotion + 2 300 €				
Surcoût Cool : Relax + 200 €				
Surcoût Original Edition : Cool + 2 200 €				
UX				
300h	8		0	41 990
300e Pack	4		0	57 400
Surcoût Pack : "base" + 2 480 €				
Surcoût F Sport Design : Pack + 1 920 €				
Surcoût Luxe : F Sport Design + 2 900 €				
Surcoût F-Sport Executive : Luxe + 11 600 €				
NX				
350h Pack	10	M	2 355	57 500
450h+ Luxe 4WD	10		0	70 000
Surcoût Luxe : Pack + 6 000 €				
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 € à +11 000 €				
Surcoût F Sport Executive : Executive + 0 à + 3 500 €				
ES				
300h Luxe	9	M	685	64 700
Surcoût Executive : Luxe + 8 800 €				
RX				
450h+ Luxe	10		0	93 400
500h F Sport Executive	18	M	38 725	99 200
Surcoût F Sport Design : Luxe + 3 200				
Surcoût Executive : Luxe + 9 600 €				
RZ				
300e Pack	NC		0	57 500
Surcoût Luxe : Pack + 3 000 €				
Surcoût Executive : Luxe + 10 000 €				
LM				
350h Executive 7 places	10	M	24 137	123 700
LS				
500h	19	M	31 658	119 900
Surcoût Executive : "base" + 33 000 €				
Surcoût Executive Innovation : Executive + 5 000 €				

LOTUS

TYPE	CV		B/M *	PRIX
EMIRA				
V6	30	M	60 000	99 470
ELETRE				
603 ch	NC		0	97 890
R	NC		0	153 090
Surcoût S : "base" + + 25 200 €				

LYNK & CO

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

MASERATI

TYPE	CV		B/M *	PRIX
GRECALE				
GT	19	M	60 000	81 200
Modena	21	M	60 000	90 800
Trofeo	44	M	60 000	121 600
Folgore	NC		0	125 850
GHIBLI				
GT	21	M	60 000	105 250
Modena	32	M	60 000	145 350
LEVANTE				
GT	21	M	60 000	111 500
Modena	32	M	60 000	149 000
QUATTROPORTE				
Modena	32	M	60 000	174 500
GRANTURISMO				
Modena	39	M	60 000	181 350
Trofeo	46	M	60 000	225 650
Folgore	10		0	199 900
MC20				
630 ch	58	M	60 000	251 950
MC20 CIELO				
630 ch	NC	M	60 000	287 250

MAZDA

TYPE	CV		B/M *	PRIX
2				
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Centre-Line	4		0	20 250
1.5 SkyActiv-G 90 ch Exclusive-Line Auto.	5	M	150	26 100
1.5 SkyActiv-G 115 ch Exclusive-Line	6		0	25 550
Surcoût Homura : Centre-Line + 3 000 €				
Surcoût Exclusive-Line : Homura + 850 €				
Surcoût Homura Aka : Exclusive-Line + 900 €				
2 HYBRID				
Pure	5		0	25 250
Surcoût Pure Pack Plus : Pure + 1 000 €				
Surcoût Agile : Pure + 1 900 €				
Surcoût Agile Pack Confort : Agile + 1 250 €				
Surcoût Agile Pack Confort & Safety : Agile + 2 200 €				
Surcoût Select : Agile + 3 100 €				
Surcoût Select Pack Panoramique : Select + 1 100 €				
3 (5 PORTES)				
2.0 e-SkyActiv-G 122 ch Prime-Line	6	M	190	27 300
2.0 e-SkyActiv-G 150 ch Prime-Line	8	M	210	28 300
2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Prime-Line	10	M	50	29 600
Surcoût Homura : Prime-Line + 2 200 €				
Surcoût Nagisa : Homura + 1 300 €				
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 2 000 €				
3 BERLINE				
Surcoût : 5 portes + 0 €				
CX-30				
2.5 e-SkyActiv G 140 ch Prime-Line	NC		NC	29 800
2.0 e-SkyActiv X 186 ch Centre-Line	10		NC	34 550
Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 450 €				
Surcoût Homura : Centre-Line + 400 €				
Surcoût Nagisa : Homura + 1 400 €				
Surcoût Exclusive-Line : Nagisa + 950 €				
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 900 €				
MX-30				
e-SkyActiv EV 145 ch Prime-Line	6	B	2 000	36 250
e-SkyActiv R-4V 170 ch Prime-Line	NC		0	38 250
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 1 000 €				
Surcoût Makoto : Exclusive-Line + 2 600 €				
Surcoût Edition R : Makoto + 3 100 €				
MX-5 ROADSTER				
1.5 SkyActiv-G 132 ch Prime-Line	NC		NC	33 000
2.0 SkyActiv-G 184 ch Exclusive-Line	NC		NC	39 500
Surcoût Exclusive-Line : Prime-Line + 3 600 €				
Surcoût Kazari : Exclusive-Line + 800 €				
Surcoût Homura : Kazari + 2 500 €				
MX-5 RF				
Surcoût : Roadster + 2 500 €				
CX-5				
2.0 SkyActiv-G 165 ch Prime-Line	9	M	2 199	36 200
2.5 SkyActiv-G 194 ch Homura	11	M	5 805	48 700
2.2 SkyActiv-D 150 ch Centre-Line	8	M	2 481	41 100
2.2 SkyActiv-D 184 ch Exclusive-Line Auto.	10	M	5 309	48 200
Surcoût Centre-Line : Prime-Line + 2 400 €				
Surcoût Avantage : Centre-Line + 4 050 €				
Surcoût Newground : Avantage + 1 100 €				
Surcoût Exclusive-Line : Centre-Line + 3 450 €				
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 3 000 €				
Surcoût Takumi : Homura + 800 €				
CX-60				
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Exclusive-Line	10		0	63 100
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Homura Plus	15		NC	72 150
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 6 150 €				
Surcoût Takumi : Exclusive-Line + 1 050 €				
Surcoût Homura Plus : Takumi + 2 750 €				
Surcoût Takumi Plus : Takumi + 3 800 €				
CX-80				
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 ch Exclusive-Line	NC		0	63 100
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Homura Plus	NC		NC	72 150
Surcoût Homura : Exclusive-Line + 6 150 €				
Surcoût Takumi : Homura + 1 050 €				
Surcoût Homura Plus : Takumi + 1 750 €				
Surcoût Takumi Plus : Homura Plus + 1 050 €				

McLAREN

TYPE	CV		B/M *	PRIX
ARTURA				
680 ch	NC		0	235 548
GT				
620 ch	NC	M	60 000	199 500
750S				
750 ch	NC	M	60 000	282 400
765 LT SPIDER				
765 ch	NC	M	60 000	372 500

MERCEDES

TYPE	CV		B/M *	PRIX
CLASSE A				
180 Progressive Line	7	M	450	39 150
200 Progressive Line	9	M	450	41 150
35 AMG 4Matic	19	M	40 918	63 650
45 AMG S 4Matic+	31	M	60 000	79 200
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9		0	48 750
180 d Progressive Line	6	M	360	40 450
200 d Progressive Line	8	M	260	42 450
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 450 €				
CLASSE A BERLINE				
Surcoût : 5 portes + 650 €				
CLASSE B				
180 Progressive Line	7	M	818	40 100
200 Progressive Line	9	M	818	42 100
250 e Hybrid EQ Progressive Line	9		0	50 000
180 d Progressive Line	6	M	650	41 400
200 d Progressive Line	8	M	400	42 200
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 250 € à + 3 650 €				
CLA COUPÉ				
180 Progressive Line	7	M	450	43 700
200 Progressive Line	9	M	450	46 250
35 AMG 4Matic	19	M	33 735	69 750
45 S AMG 4Matic+	31	M	60 000	83 000
250 e Progressive Line	9		0	54 750
180 d Progressive Line	6	M	400	45 000
200 d Progressive Line	8	M	280	47 550
220 d Progressive Line	10	M	410	52 350
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 200 €				
CLA SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Coupé + 1 200 €				
GLA				
180 Progressive Line	7	M	2 370	44 550
200 Progressive Line	9	M	2 370	46 300
35 AMG 4Matic	19	M	60 000	69 700
45 AMG S 4Matic	31	M	60 000	83 350
250 e Progressive Line	9		0	54 850
180 d Progressive Line	6	M	1 583	45 450
200 d Progressive Line	8	M	1 583	47 200
220 d Progressive Line 4Matic	10	M	3 151	53 900
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 600 €				
EQA				
250+	7	B	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 €				
GLB				
200 Progressive Line	9	M	3 731	49 750
35 AMG 4Matic	19	M	60 000	73 150
200 d Progressive Line	8	M	2 804	50 650
220 d Progressive Line 4Matic	10	M	5 231	57 350
Surcoût AMG Line : Progressive Line + 3 600 €				
EQB				
250+	7	B	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 €				

CLASSE C

200 Avantgarde Line	11	M	2 036	55 400
43 AMG 4Matic	29	M	60 000	80 900
63 AMG S E-Performance	37	M	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	M	1 525	54 600
220 d Avantgarde Line	11	M	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	M	5 927	60 950
220 d	11	M	4 260	64 350

GLC

43 AMG	31	M	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	M	8 770	139 400
200 d Avantgarde Line	NC		NC	60 150
220 d Avantgarde Line	11	M	5 950	64 500
450 d Avantgarde Line	25	M	13 626	77 200
300 de 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	M	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	M	8 770	141 300
220 d AMG Line	11	M	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	M	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	M	4 010	68 600
450 d Avantgarde Line 4Matic	25	M	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 + 2 550 €

CLASSE E ALL-TERRAIN

220 d	11	M	8 023	78 150
450 d	25	M	14 305	97 100
300 d e	11		0	88 750

CLE COUPÉ

200 AMG Line	11	M	3 404	66 300
300 AMG Line 4Matic	15	M	7 151	69 150
450 AMG Line 4Matic	26	M	17 414	77 800
53 AMG 4Matic+	34	M	60 000	92 450
300 e Hybrid EQ AMG Line	NC		0	72 000
220 d AMG Line	11	M	3 670	68 150

CLE CABRIOLET

200 AMG Line	11	M	6 544	74 650
300 AMG Line 4Matic	15	M	11 340	77 900
450 AMG Line 4Matic	26	M	31 791	86 550
53 AMG 4Matic+	34	M	60 000	100 200
220 d AMG Line	11	M	5 785	76 500

EQE

300 Executive Line	8		0	70 050
350+ Electric Art	8		0	81 400
53 AMG 4Matic+	15		0	125 750

Surcoût AMG Line : Executive Line + 10 950 €

EQE SUV

300 AMG Line Edition	8		0	85 050
350+ Electric Art	8		0	93 550
350 Electric Art 4Matic	10		0	96 300
500 Electric Art 4Matic	10		0	101 150
43 AMG 4Matic	10		0	134 000
53 AMG 4Matic+	10		0	146 800

Surcoût AMG Line : Electric Art + 5 100 €

GLE

53 AMG 4Matic+	33	M	60 000	105 550
63 AMG S 4Matic+	55	M	60 000	159 700
400 e Avantgarde Line	15		0	99 300
53 AMG Hybride 4Matic+	34		0	116 250
300 d Avantgarde Line	16	M	33 369	86 950
350 de Avantgarde Line	11		0	95 750

Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 11 500 €

GLE COUPÉ

53 AMG 4Matic+	32	M	60 000	123 650
63 S AMG 4Matic+	55	M	60 000	174 450
400 e AMG Line	15		0	109 900
53 AMG Hybride 4Matic+	34		0	134 250
450 d AMG Line	25	M	60 000	95 700
350 de AMG Line	11		0	110 500

CLASSE S

580 Maybach	40	M	60 000	206 350
680 Maybach	57	M	60 000	252 350
450 e Hybrid EQ Executive	19		0	135 300
580 e Hybrid EQ Executive	25		0	148 400
63 AMG S E Performance	55		0	224 200
350 d Executive	17	M	10 668	115 460
450 d Executive 4Matic	25	M	13 568	121 700

Surcoût AMG Line : Executive + 7 350 € à + 11 050 €

EQS

350 Electric Art	8		0	106 100
450+ Electric Art	8		0	120 350
580 AMG Line 4Matic	10		0	167 050
AMG 53 4Matic+	15		0	170 000

Surcoût AMG Line : Electric Art + 4 850 € à + 15 650 €

EQS SUV

450 AMG Line	10		0	150 300
580 AMG Line	10		0	168 150
680 Maybach	10		0	216 100

GLS

450 Executive	26	M	60 000	122 900
580 AMG Line	40	M	60 000	151 300
63 AMG 4Matic+	55	M	60 000	198 850
600 Maybach	NC	M	60 000	208 950
450 d Executive	25	M	60 000	121 250

Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €

AMG GT COUPÉ

43	NC	M	60 000	146 300
63 4Matic+	51	M	60 000	201 500
63 Pro 4Matic+	NC	M	60 000	230 800
63 S E Performance	NC	M	48 343	230 800

AMG GT COUPÉ 4 P.

43 4Matic+	25	M	60 000	134 700
53 4Matic+	32	M	60 000	151 850
63 S E-Performance	59	M	60 000	225 900

AMG SL

43	26	M	60 000	151 050
63 4Matic+	51	M	60 000	203 100
63 S E Performance	55	M	22 200	232 400

CLASSE G

500 AMG Line	31	M	60 000	169 350
63 AMG	51	M	60 000	204 700
580 Technologie EQ AMG Line	18		0	174 950

Surcoût Edition One : AMG Line + 21 400 €

MG

TYPE	CV		B/M*	PRIX
MG3				
Hybrid+ Standard	5		0	19 990
Surcoût Comfort : Standard + 1 500 €				
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
MG4				
170 ch Standard	4		0	29 990
204 ch Luxury	5		0	35 990
XPower	11		0	40 490
MG5				
Autonomie Standard 177 ch Comfort	5		0	32 990
Autonomie Etendue 156 ch Comfort	5		0	35 990
Surcoût Luxury : Comfort + 1 500 €				
ZS				
Hybrid+ Standard	5		0	22 990
Surcoût Comfort : Standard + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
EHS				
PHEV Comfort	7		0	37 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €				
MARVEL R				
180 ch Comfort	5		0	44 490
288 ch Performance 4WD	7		0	50 990
Surcoût Luxury : Comfort + 2 500 €				
CYBERSTER				
510 ch 4x4	20		0	67 990

MINI

TYPE	CV		B/M*	PRIX
HATCH 3 PORTES				
Cooper C Essential	NC		NC	30 720
Cooper S Essential	NC		NC	34 720
John Cooper Works	NC		NC	39 850
Cooper E Essential	4		0	34 000
Cooper SE Essential	4		0	38 000
John Cooper Works 100 % électrique	NC		0	42 350
Surcoût Classic : Essential + 1 160 € à + 4 150 €				
Surcoût Favoured : Classic + 2 770 € à + 3 330 €				
Surcoût JCW : Favoured + 1 310 € à + 3 120 €				
HATCH 5 PORTES				
Surcoût 3 portes - 220 €				
CABRIO				
Cooper C Classic	NC		NC	33 450
Cooper S Classic	NC		NC	36 800
John Cooper Works	NC		NC	44 850
Surcoût Favoured : Essential + 3 920 €				
Surcoût JCW : Favoured + 1 880 €				
ACEMAN				
E Essential	NC		0	36 000
SE Essential	NC		0	40 000
John Cooper Works	NC		0	45 450
Surcoût Classic : Essential + 4 160 € à + 4 810 €				
Surcoût Favoured : Classic + 1 210 € à + 1 860 €				
Surcoût JCW : Favoured + 1 930 €				
COUNTRYMAN				
C 170 ch Essential	8	M	898	40 000
JCW 300 ch	19	M	1 276	61 350

MITSUBISHI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
SPACE STAR			
1.2 Mivec 71 ch Inform	4	0	16 490
Surcoût Invite : Inform + 600 €			
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 200 €			
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €			
COLT			
1.0 MPI 67 Invite	4	M 50	18 890
1.0 MPI-T 91 Intense	5	M 50	23 190
1.6 MPI HEV 143 Intense	5	0	29 490
Surcoût Instyle : Intense + 1 000 €			
ASX			
1.0 MPI-T 91 ch Invite	NC	NC	27 190
1.3 DI-T MHEV 140 ch Intense	NC	NC	31 290
1.6 MPI HEV 143 ch Intense	NC	NC	35 890
1.0 MPI-T GPL 101 ch Invite	NC	NC	27 590
Surcoût Intense : Invite + 3 900 €			
Surcoût Instyle : Intense + 3 400 €			
ECLIPSE CROSS			
2.4 Mivec PHEV 188 ch Invite 4WD	5	0	42 990
Surcoût Intense : Invite + 5 000 €			
Surcoût Black Collection : Intense + 1 200 €			
Surcoût Instyle : Intense + 2 000 €			
OUTLANDER			
PHEV Invite	NC	0	51 590
Surcoût Invite + : Invite + 4 200 €			
Surcoût Intense : Invite + + 2 800 €			
Surcoût Instyle : Intense + 5 500 €			
Surcoût Instyle + : Instyle + 2 000 €			

NISSAN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Acenta	5	M 400	25 400
Hybrid 143 ch Acenta	5	0	30 700
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €			
Surcoût N-Sport : Tekna + 650 €			
Surcoût N-Design : N-Sport + 1 000 €			
QASHQAI			
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Acenta	7	M 1 386	34 700
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M 1 074	37 800
e-Power 190 ch Acenta	8	0	39 600
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 900 €			
Surcoût N-Design : Tekna + 400 €			
Surcoût Tekna+ : Tekna +3 600 €			
Surcoût N-Design+ : Tekna+ + 0 €			
ARIYA			
218 ch Engage 63 kWh	3	0	39 300
242 ch Engage 87 kWh	3	0	45 800
306 ch Advance 87 kWh e-4orce	3	0	52 300
Nismo	6	0	59 300
Surcoût Advance : Engage + 2 500 €			
Surcoût Evolve : Advance + 3 500 €			
X-TRAIL			
e-Power 204 ch Acenta	8	M 2 140	43 800
e-4orce 213 ch Acenta	8	M 4 521	46 100
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût N-Trek : N-Connecta + 2 000 €			
Surcoût Tekna : N-Trek + 3 000 €			
TOWNSTAR COMBI			
1.3 Tce 130 ch Acenta	7	M 2 544	28 860
EV 45 kWh Acenta	5	B 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 Turbo 100 ch Edition	5	M 50	20 900
1.2 Turbo Hybrid 100 ch Edition	5	0	23 700
1.2 Turbo Hybrid 136 ch GS	7	0	27 300
Electric 136 ch Edition	4	B 2 000	32 000
Electric 156 ch Edition	4	B 2 000	33 500
Surcoût GS : Edition + 1 700 €			
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	B 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	B 2 000	42 000
Électrique 156 ch GS	4	B 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 Hybrid 136 ch Edition	7	0	32 650
Hybrid 180 ch GS	8	0	44 050
GSe	10	0	49 150
Electric 156 ch Edition	4	B 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
Electrique 213 ch 73 kWh Edition	NC	B 2 000	42 490
Electrique 213 ch 82 kWh GS	7	B 2 000	45 990
Surcoût GS : Edition + 2 500 € à + 4 000 €			

B Bonus écologique (en €). 2 000, 3 000 ou 4 000 € selon revenu fiscal. M Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

COMBO LIFE

Electric Elegance	4	B	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	B	2 000	34 100
Électrique 156 ch Allure	4	B	2 000	37 400
Surcoût Allure : Style + 1 900 € à + 2 000 €				
Surcoût GT : Allure + 1 900 €				
2008				
1.2 Turbo 100 ch Style	5	M	260	26 700
1.2 Hybrid 136 Style	7		0	30 900
Électrique 136 ch Style	4	B	2 000	39 250
Électrique 156 ch Style	4	B	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	M	260	34 420
Électrique 156 ch Style	4	B	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	B	2 000	43 900
Surcoût GT : Allure + 4 000 €				
3008				
1.2 Hybrid 136 Allure	7	M	170	38 490
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8		0	42 990
Électrique 210 ch Allure	7	B	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	M	1 120	40 490
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8		0	44 990
Électrique 210 ch Allure	7	B	2 000	46 990
Surcoût GT : Allure + 4 500 €				

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*		PRIX
718 CAYMAN				
GT4 RS	40	M	60 000	162 500
718 BOXSTER				
Spyder RS	40	M	60 000	162 500
911 COUPÉ				
Carrera	28	M	60 000	131 700
Carrera T	28	M	60 000	145 100
Carrera GTS	38	M	60 000	174 900
NOUVELLE 911 TARGA				
4 GTS	NC		NC	197 400
NOUVELLE 911 CABRIOLET				
Carrera	NC		NC	145 900
Carrera T	28	M	60 000	159 300
Carrera GTS	NC		NC	189 100
TAYCAN				
Propulsion	9		0	105 011
4S	10		0	124 296
GTS	12		0	152 530
Turbo	12		0	179 560
Turbo S	12		0	215 207
Turbo GT	13		0	246 538

TAYCAN SPORT TURISMO

Surcoût : berline + 16 € à + 9 €

TAYCAN CROSS TURISMO

4	NC		0	117 460
4S	NC		0	130 068
Turbo	NC		0	181 048
Turbo S	NC		0	216 692
PANAMERA				
3.0	24		NC	109 726
GTS	40	M	60 000	167 787
4 E-Hybrid	19		0	125 306
4S E-Hybrid	24		0	140 540
Turbo E-Hybrid	42		0	200 434
Turbo S E-Hybrid	NC		0	232 397
MACAN ELECTRIQUE				
Propulsion	6		0	82 959
4	8		0	86 439
4S	8		0	93 091
Turbo	8		0	118 910
CAYENNE				
3.0	24	M	60 000	102 200
S	37	M	60 000	122 400
GTS	40	M	60 000	144 700
E-Hybrid	19		0	116 800
S E-Hybrid	24		0	126 700
Turbo E-Hybrid	53		0	188 400
CAYENNE COUPÉ				
3.0	24	M	60 000	106 900
S	37	M	60 000	127 400
GTS	40	M	60 000	146 100
E-Hybrid	19		0	118 600
S E-Hybrid	24		0	130 700
Turbo E-Hybrid	53		0	192 000

RENAULT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CLIO V				
1.0 SCe 65 ch Evolution	4	M	100	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-G 100 ch Evolution	5		0	20 400
1.5 Blue dCi 100 ch Evolution	5		0	22 600
Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €				
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €				
5 E-TECH				
120 ch Autonomie Urbaine Evolution	5	B	2 000	27 990
150 ch Autonomie Confort Techno	4	B	2 000	33 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €				
Surcoût Iconic Cinq : Techno + 2 000 €				
CAPTUR				
1.0 TCe 90 ch Evolution	5	M	400	25 700
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5		0	29 400
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5	M	125	25 800
Surcoût Techno : Evolution + 2 300 €				
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €				
MÉGANE E-TECH				
130 ch Autonomie urbaine Equilibre	4	B	2 000	34 000
130 ch Autonomie confort Evolution	4	B	2 000	38 000
220 ch Autonomie confort Techno	4	B	2 000	40 000
Surcoût Iconic : Techno + 2 000 €				
SYMBIOZ				
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5		0	33 400
Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €				
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 1 500 €				
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 1 500 €				
AUSTRAL				
1.3 Mild Hybrid Advanced 130 ch Evolution	7	M	50	36 100
E-Tech Full Hybrid 200 ch Evolution Auto.	7		0	40 800
Surcoût Techno : Evolution + 1 200 €				
Surcoût Techno Esprit Alpine : Techno + 1 700 €				
Surcoût Iconic : Techno + 2 700 €				
Surcoût Iconic Esprit Alpine : Iconic + 1 400 €				
ARKANA				
1.3 Mild Hybrid 140 ch Evolution	7	M	210	32 300
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5		0	33 900
Surcoût Techno : Evolution + 1 500 €				
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 000 €				

SCÉNIC E-TECH

170 ch Autonomie confort Evolution	4	B	2 000	39 990
220 ch Grande autonomie Techno	4	B	2 000	46 990
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €				
ESPACE				
E-Tech Full Hybrid 200 ch Techno	7		0	45 000
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 3 300 €				
Surcoût Iconic : Esprit Alpine + 2 000 €				
RAFALE				
E-Tech 200 ch Techno	7		0	45 000
E-Tech 300 ch Esprit Alpine 4x4	8		0	54 500
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 4 000 €				
Surcoût Atelier Alpine : Esprit Alpine + 4 500 €				

ROLLS-ROYCE

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

SEAT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
IBIZA				
1.0 TSI 95 ch Copa	5		0	22 945
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	M	125	25 095
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8	M	310	30 500
Surcoût FR : Copa + 4 055 €				
ARONA				
1.0 TSI 95 ch Copa	5	M	190	25 240
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6	M	240	28 140
1.5 TSI 150 ch Xperience DSG	8	M	280	33 700
Surcoût Xperience : Copa + 4 060 €				
Surcoût FR : Xperience + 1 600 €				
LEON				
1.5 TSI 115 ch Copa	6	M	360	31 260
1.5 eTSI Hybrid 115 ch Copa	6	M	190	33 490
1.5 eTSI Hybrid 150 ch Copa	8	M	100	34 840
eHybrid 204 ch FR	8		0	43 750
2.0 TDI 115 ch Copa	6	M	100	35 440
Surcoût FR: Copa + 1 230 €				
LEON SPORTSTOURER				
Surcoût : 5 portes + 1 120 €				
ATECA				
1.0 TSI 115 ch Copa	6	M	1 386	33 955
1.5 TSI 150 ch Copa DSG	8	M	1 629	38 415
2.0 TDI 150 ch Copa DSG	8	M	983	42 415
Surcoût Xperience : Copa + 6 985 €				

SKODA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FABIA				
1.0 MPI 80 ch Active	4		0	20 530
1.0 TSI Evo 2 95 ch Selection	4	M	75	23 670
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection DSG	5		0	25 440
1.5 TSI Evo 2 150 ch Selection DSG	8	M	100	27 250
Surcoût Selection : Active + 1 940 €				
Surcoût Monte Carlo : Selection + 3 210 €				
KAMIQ				
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5	M	190	25 020
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	M	170	28 610
1.5 TSI Evo 2 150 ch ACT Selection DSG	8	M	310	31 780
Surcoût Selection : Active + 2 630 €				
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 5 200 €				
SCALA				
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5		0	25 980
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6		0	29 430
1.5 TSI 150 ch ACT Selection	8	M	190	30 920
Surcoût Selection : Active + 2 450 €				
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 7 260 €				
KAROQ				
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6	M	450	35 580
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 ch Selection	8	M	650	37 650
2.0 TDI 116 ch Selection	6	M	280	39 070
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	8	M	400	42 440
Surcoût Sportline : Selection + 4 770 €				

ELROQ

50 City	5	B	2 000	33 300
60 Element	NC	B	2 000	36 620
85 Clever	6	B	2 000	42 470
Surcoût Clever : Element + 1 770 €				
Surcoût Plus : Clever + 1 840 € à + 1 960 €				
ENYAQ				
85	6		0	53 570
85x	6		0	55 850
RS	5		0	63 660
Surcoût Sportline : "base" + 7 550 € à + 7 560 €				
ENYAQ COUPÉ				
85	6		0	55 850
85x	5		0	58 120
RS	5		0	65 480
Surcoût Sportline : "base" + 7 140 €				
OCTAVIA				
1.5 TSI 116 ch Selection	6	M	75	30 760
1.5 TSI 116 ch Hybrid Selection	6		0	33 290
1.5 TSI 150 ch Hybrid Selection	8		0	35 380
RS	13	M	2 726	47 310
2.0 TDI 116 ch Selection	6		0	34 000
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	8		0	37 330
Surcoût Sportline : Selection + 6 100 €				
OCTAVIA COMBI				
Surcoût : berline + 1 100 €				
KODIAQ				
1.5 TSI 150 ch Hybrid ACT Selection	8	M	1 548	45 620
1.5 TSI PHEV 204 ch Selection	8		0	51 820
RS	NC		NC	60 970
2.0 TDI 150 ch Selection	8	M	2 606	50 120
2.0 TDI 193 ch Selection 4x4	11	M	7 233	54 120
Surcoût Sportline : Selection + 4 000 €				
SUPERB				
1.5 TSI 150 ch Hybrid Selection	8	M	100	46 240
2.0 TDI 150 ch Selection	8	M	280	49 740
Surcoût Sportline : Selection + 5 970 €				
Surcoût Laurin & Klement : Sportline +2 300 €				
SUPERB COMBI				
1.5 TSI PHEV 204 ch Selection	8		0	53 350
2.0 TDI 193 ch Selection 4x4	8	M	3 100	54 270
Surcoût : berline + 1 100 €				

SMART

TYPE	CV	B/M*		PRIX
#1				
Pure	NC		0	33 815
Pro+	NC		0	41 315
Premium	NC		0	44 315
Brabus	8		0	49 315
Surcoût Pro : Pure + 2 500 €				
#3				
Pro+	5		0	42 315
Premium	NC		0	45 315
Brabus	5		0	49 815
Surcoût 25th Anniveersary Edition : Premium + 825 €				

SUBARU

TYPE	CV	B/M*		PRIX
IMPREZA				
e-Boxer Confort	8	M	13 014	34 990
Surcoût Premium : Confort + 2 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 2 000 €				
SOLTERRA				
71,4 kWh Confort	8		0	59 990
Surcoût Luxury : Confort + 4 000 €				

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
IGNIS				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	4		0	17 190
Surcoût Privilège : Avantage + 1 620 €				
Surcoût Pack : Privilège + 1 150 €				
SWIFT				
1.2 Hybrid Avantage	4		0	18 990
Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €				
Surcoût Pack : Privilège + 900 €				

VITARA

1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	NC		NC	25 990
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	NC		NC	29 990

Surcoût Privilège : Avantage + 1 000 €
Surcoût Style : Privilège + 1 650 €

SWACE

1.8 Hybrid Privilège	5		0	33 750

Surcoût Pack : Privilège + 2500 €

S-CROSS

1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	M	100	28 390
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	M	50	32 390

Surcoût Privilège : Avantage + 1 200 €
Surcoût Style : Privilège + 2 400 €

ACROSS

2.5 Hybride Rechargeable Pack	10		0	59 290

TESLA

TYPE	CV	B/M *	PRIX
MODEL 3			
Propulsion	7	0	39 990
Grande Autonomie	11	0	44 990
Performance	12	0	57 490
MODEL Y			
Propulsion	6	B 2 000	44 990
Grande Autonomie Propulsion	6	B 2 000	46 990
Grande Autonomie Transmission intégrale	11	0	51 990
Performance	12	0	57 990
MODEL S			
Dual Motor	9	0	92 990
Plaid	15	0	107 990
MODEL X			
Dual Motor	9	0	99 990
Plaid	15	0	114 990

TOYOTA

TYPE	CV	B/M *	PRIX
AYGO X			
1.0 VVT-i 72 ch Dynamic	4	0	18 900
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Collection : Design + 2 600 €			
YARIS			
GR	17	M 60 000	46 300
116h Active	5	0	23 450
130h GR Sport	5	0	30 450
Surcoût Dynamic : Active + 1 000 €			
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût Collection : Design + 3 000 €			
Surcoût Première : GR Sport + 1 000 €			
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €			
YARIS CROSS			
116h Dynamic	6	0	28 200
130h Design	5	0	30 700
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût Collection : Design + 3 000 €			
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €			
Surcoût Première : GR Sport + 2 000 €			
C-HR			
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	5	0	34 900
2.0 Hybride 200 ch Design	8	0	38 900
Hybride Rechargeable 225 ch 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			
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6	0	33 750
2.0 Hybride 196 ch GR Sport	8	0	39 150
Surcoût Design : Dynamic + 2 100 €			
Surcoût GR Sport : Design + 1 300 €			
Surcoût Collection : GR Sport + 2 600 €			
COROLLA TOURING SPORTS			
Surcoût : berline + 2 100 €			
PRIUS			
Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8	0	43 900
Surcoût Design : Dynamic + 2 600 €			
Surcoût Lounge : Design + 5 000 €			

RAV4

Hybride Dynamic	9	M 230		44 500
Hybride Rechargeable Design AWD	9	0		50 450

Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €
Surcoût Collection : Lounge + 2 000 € / Design + 7 600 €

BZ4X

Pure	5		0	39 900

Surcoût Origin : Pure + 4 000 €

MIRAI

Lounge	4		0	73 000

Surcoût Executive : Lounge + 7 000 €

HIGHLANDER

Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	10 534	71 000

LAND CRUISER

204 D-4D LeCap	11	M	60 000	69 000

Surcoût Life : LeCap + 3 000 €
Surcoût Légende : Life + 8 000 €
Surcoût Lounge : Légende + 7 000 €
Surcoût First Edition : Lounge + 5 000 €

GR SUPRA

2.0 Safety	15	M	4 543	58 600
3.0	23	M	28 413	69 600

Surcoût "base" : Safety - 1 000 €
Surcoût Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €

PROACE CITY VERSO

1.2 VVT-i 110 ch Dynamic	6	M	1 276	25 900
1.5 D-4D 100 ch Dynamic	5	M	898	26 850
1.5 D-4D 130 ch Dynamic	7	M	2 544	28 450
Electric 50 kWh Dynamic	7	B	2 000	40 295

Surcoût Executive : Dynamic + 3 500 €
Surcoût Lounge : Executive + 3 500 €

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M *	PRIX
POLO			
1.0 MPI 80	4	M 170	21 630
1.0 TSI 95 ch Life	5	M 50	24 975
1.0 TSI 116 ch Style DSG	6	M 170	28 880
GTI	11	M 1 629	34 940
Surcoût VW Edition : Life - 270 €			
Surcoût Life Plus : Life + 585 €			
Surcoût Style : Life Plus + 585 €			
Surcoût R-Line : Style + 970 €			
Surcoût R-Line Edition : Style + 925 €			
T-CROSS			
1.0 TSI 95 ch Life	5	M 260	27 240
1.0 TSI 116 ch Life	6	M 240	28 740
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	M 540	35 590
Surcoût VW Edition : Life + 0 €			
Surcoût Life Plus : Life + 1 160 €			
Surcoût Style : Life Plus + 3 820 €			
Surcoût R-Line : Style + 320 €			
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 2 000 €			
TAIGO			
1.0 TSI 95 ch	5	M 150	24 570
1.0 TSI 116 ch Life	6	M 170	28 610
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	M 330	34 360
Surcoût Life : "base" + 2 930 €			
Surcoût VW Edition : Life + 1 320 €			
Surcoût Life Plus : Life + 440 €			
Surcoût R-Line : Life Plus + 1 800 €			
Surcoût Style : R-Line + 1 930 €			
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 930 €			
T-ROC			
1.0 TSI 116 ch	6	M 540	27 540
1.5 TSI EVO2 150 ch Life	8	M 650	34 680
2.0 TDI 116 ch	6	M 210	30 800
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	M 330	41 160
Surcoût Life : "base" + 4 730 €			
Surcoût VW Edition : Life - 250 €			
Surcoût Life Plus : Life + 1 000 €			
Surcoût Style : Life Plus + 1 610 €			
Surcoût Style Exclusive : Style + 5 350 €			
Surcoût R-Line : Style + 4 440 €			
Surcoût R-Line Edition : Style + 2 190 €			
T-ROC CABRIOLET			
1.0 TSI 116 ch Style	6	M 898	41 530
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	M 1 504	46 700
Surcoût R-Line : Style + 4 710 €			

GOLF

1.5 TSI EVO2 116 ch	6	M 190		30 740
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	M 50		35 820
1.5 eTSI Evo 2 150 ch Style DSG	8	M 150		42 570
GTI	16	M 4 818		49 750
GTI Clubsport	19	M 11 803		54 530
R	22	M 30 624		57 860
eHybrid 204 ch Life Plus	8	0		44 340
GTE	9	0		53 530
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6	0		37 150
2.0 TDI 150 Life Plus DSG	8	M 75		41 410
Surcoût Life Plus : "base" + 2 260 €				
Surcoût WW Edition : "base" + 2 010 €				
Surcoût Style : Life Plus + 4 150 €				
Surcoût R-Line : Style + 110 €				
Surcoût R-Line Edition : R-Line - 1 830 €				

GOLF SW

1.5 TSI Evo2 116 ch Life Plus	6	M 210		34 050
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	M 100		36 870
1.5 eTSI Evo2 150 ch Style DSG	8	M 170		43 780
2.0 TDI 116 ch Life lus	6	0		38 230
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M 170		41 630
Surcoût Style : Life Plus + 4 330 €				
Surcoût R-Line : Style + 310 €				

ID.3

Pure 170 ch	5	B 2 000		34 990
Pro 204 ch	5	B 2 000		39 990
Pro S 204 ch	5	B 2 000		42 990
GTX	5	B 2 000		46 990
GTX Performance	6	0		47 990
Surcoût Life Max : "base" + 1 000 € à + 1 500 €				

TOURAN

1.5 TSI EVO 150 ch Life Plus	8	M 1 386		43 650
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M 1 283		50 050
Surcoût Style : Life Plus + 4 310 €				

ID.BUZZ

Pro 286 ch 79 kWh 5 places	6	0		52 850
Pro 286 ch 86 kWh 7 places	6	0		58 400
GTX 79 kWh 5 places	5	0		69 515
GTX 86 kWh 7 places	6	0		72 800

TIGUAN

1.5 eTSI 130 ch	7	M 898		39 800
1.5 eTSI 150 ch Elegance	8	M 1 436		50 250
eHybrid 204 ch Life Plus	8	0		53 900
eHybrid 272 ch Elegance	9	0		61 150
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8	M 1 668		48 500
2.0 TDI 193 ch R-Line Exclusive 4Motion	10	M 10 280		63 350
Surcoût Life Plus : "base" + 3 350 €				
Surcoût WW 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 €				

TAYRON

1.5 eTSI 150 ch Life Plus	8	M 1 629		50 900
eHybrid 204 ch Life Plus	8	0		57 300
eHybrid 272 ch R-Line	9	0		62 500
Surcoût WW Edition : Life Plus - 1 100 €				
Surcoût R-Line : Life Plus + 3 000 €				
Surcoût R-Line Exclusive : R-Line + 6 100 €				

ID.4

Pure 170 ch	5	B 2 000		41 500
Pro 286 ch	6	B 2 000		45 990
GTX Life max	5	0		54 990
Surcoût Life Max : "base" + 1 000 €				

ID.5

Pro 286 ch	6	0		50 500
GTX Life Max	5	0		59 500
Surcoût Life Max : "base" + 1 000 €				

PASSAT

1.5 eTSI 150 ch	8	M 210		43 890
eHybrid 204 ch	8	0		52 690
eHybrid 272 ch Elegance	9	0		64 490
2.0 TDI EVO 122 ch	6	M 810		45 690
2.0 TDI EVO 150 ch Life Plus	8	M 1 110		51 390
Surcoût Life Plus : "base" + 4 300 €				
Surcoût Elegance : Life Plus + 5 800 €				
Surcoût R-Line : Elegance + 1 000 €				

ID.7

Pro 286 ch	6	0		58 290
Pro S 286 ch Life Max	6	0		61 690
Surcoût Life max : "base" + 1 700 €				

ID.7 TOURER

Pro 286 ch	6	0		58 990
Pro S Life Max	6	0		62 390
GTX	6	0		75 000
Surcoût Life Max : "base" + 1 700 €				

TOUAREG

eHybrid 381 ch Elegance	22	0		89 100
R	22	0		105 100

CADDY

1.5 TSI 116 ch DSG	6	M 2 544		37 000
2.0 TDI 102 ch	6	M 1 090		35 900
2.0 TDI 122 ch DSG	6	M 1 650		39 950
Surcoût Life : "base" + 2 700 €				

VOLVO

TYPE	CV	B/M *	PRIX
EX30			
Single Start	5	0	39 100
Single Extended Range Start	5	0	43 300
Twin Performance Plus	8	0	50 850
Surcoût Plus : Start + 2 950 €			
Surcoût Ultra : Plus + 2 950 €			
XC40			
B3 Essential	9	M 2 929	41 350
B4 Plus	11	M 3 250	48 800
Surcoût Start : Essential + 2 300 € à + 2 900 €			
Surcoût Plus : Start + 2 100 € à + 6 650 €			
Surcoût Black Edition : Plus + 1 750 €			
Surcoût Ultra : Plus + 3 450 €			
EX40			
Single Essential	7	0	46 950
Single Extended Range Start	9	0	52 200
Twin Performance Plus	14	0	62 150
Surcoût Start : Essential + 3 000 €			
Surcoût Plus : Start + 5 750 €			
Surcoût Black Edition : Plus + 1 300 €			
Surcoût Ultra : Black Edition + 3 950 €			
C40			
Recharge 238 ch Start Plus	9	0	56 850
Recharge Extended Range 252 ch Start	9	0	55 555
Recharge Twin 408 ch Plus	14	0	63 150
Surcoût Plus : Start + 3 600 €			
Surcoût Ultimate : Plus + 4 250 €			
S60			
B4 essence Start	11	M 2 248	50 700
Recharge T6 Plus Style Dark	15	0	65 350
Polestar Engineered	17	0	77 600
Surcoût Plus Style Dark : Start + 2 450 €			
Surcoût Ultimate Style Chrome : Plus Style Dark + 6 050 €			
V60			
B4 essence Start	11	M 2 323	50 100
Recharge T6 Plus Style Dark AWD	15	0	66 750
Surcoût Plus Style Dark : Start + 2 450 €			
Surcoût Ultra Style Dark : Plus Style Dark + 6 900 €			
Surcoût Ultra Style Chrome : Plus Style Dark + 6 200 €			
V60 CROSS COUNTRY			
B4 Diesel Pro	11	M 7 099	61 250
XC60			
Recharge T6 Start AWD	15	0	69 950
Recharge T8 Ultimate Style Chrome AWD	20	0	83 230
Polestar Engineered	20	0	87 480
Surcoût Plus Style Chrome : Start + 4 530 €			
Surcoût Plus Style Dark : Plus Style Chrome + 0 €			
Surcoût Ultimate Style Chrome : Plus Style Dark + 5 750 €			
Surcoût Ultimate Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €			
Surcoût Black Edition : Ultimate Style Dark + 1 400 €			
XC90			
Hybride Rechargeable Start	20	0	97 500
Surcoût Ultra Style Chrome : Start + 7 500 €			
Surcoût Ultra Style Dark : Ultimate Style Chrome + 0 €			
EX90			
Single Start	9	0	89 500
Twin Plus	20	0	99 250
Twin Performance Ultra	23	0	110 400
Surcoût Plus : Start + 5 600 €			
Surcoût Ultra : Plus + 5 950 €			

B Bonus écologique (en €). 2 000, 3 000 ou 4 000 € selon revenu fiscal. M Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base. NC : non communiqué.

REVIVEZ DES DUELS MYTHIQUES

LES GRANDS MATCHS DE L'HISTOIRE

Vibrez au rythme des affrontements passionnés entre les modèles les plus emblématiques de l'histoire de l'automobile : Citroën Traction contre Peugeot 402, MG Midget contre Triumph Spitfire... Un hommage aux voitures d'autrefois, avec des fiches techniques, des anecdotes et des conseils pour redonner vie à ces véhicules de légende.

En vente actuellement

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1175

le 9 janvier 2025

THORSTEN WEIGL / CADILLAC

1er essai : Cadillac Lyric

Les visiteurs du dernier Mondial de l'auto l'ont vu : la marque américaine veut opérer un retour spectaculaire en Europe ! Gabarit XXL (5,01 m), 528 ch pour vous coller au siège et autonomie (530 km) suffisante pour tracer sur les *highways* : le SUV Lyric en jette ! Mais est-il adapté à notre usage européen ?

1er essai : Hyundai Inster

Hyundai aussi veut démocratiser la voiture électrique et se lance dans le bain des SUV de poche. Sur le papier, l'Inster a tout pour causer des misères aux Citroën C3 Aircross, Fiat 600 et consorts : une bouille sympa, un format XS (3,83 m), 115 ch, une autonomie de 350 km et un prix attractif. Est-il aussi convaincant dans la réalité ?

FLORIAN GROUT

ARNAUD SAUNIER

Le Ford Explorer face au Renault Scénic E-Tech

Un autre américain veut se faire sa place au soleil sur le marché des SUV électriques. Le géant Ford multiplie les propositions à pile, en s'appuyant sur un partenaire… européen. Clone du Volkswagen ID.4, l'Explorer a-t-il plus d'arguments à faire valoir que l'allemand face à l'une des références françaises : le Renault Scénic E-Tech ?

Et aussi… En kiosque

ACTUELLEMENT

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

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 Bigster, Renault Emblème, Skoda Elroq… Également dans ce numéro, nos "Super-essais" des Porsche Macan et Renault Symbioz.

l'auto journal

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 Roumestand (01 41 33 55 94)
Rédacteur en chef adjoint : Guy L'Hospital
Directeur artistique : Yannis Jacoby-Koaly
Essais : Mélina Priam (cheffe de rubrique), Cyril Biotteau
Technique : Frédéric Haas
Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction : Denis Riflade
Maquette : Pykha
Secrétariat de rédaction : Vediteam
Photographe : Yann Lefebvre
Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée
A participé à ce numéro : Caroline Hazard

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52
Directrice générale : Élodie Brétaudeau 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**
Courrier : Service Abonnements *L'Auto-Journal*
59898 Lille Cedex 9

Abonnement France : 113,59 € (1 an, 25 numéros). Prix de vente incluant la TVA à 2,10%.
Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 113,59 € (1 an, 25 nos).
Suisse (Édigroup S.A., tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 172,70 CHF (1 an, 25 nos).

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matillat
Cheffe de fabrication : Bénédicte Larue
Responsable service prépresse : Sylvain Boularand (01 41 33 29 88)
Imprimeur : Maury, BP 12, route d'Étampes, 45331 Malesherbes

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier : Allemagne
Taux de fibres recyclées : 0 %
Impact sur l'eau : Ptot 0,016 kg/tonne

Date du dépôt légal : décembre 2024
Prix de vente : 4,40 €
Date de parution : 26 décembre 2024
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833

ACPM

Certifié PEFC — Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées. PEFC 10-31-1282 pefcfrance.org

LE TRI + FACILE — BAC DE TRI

Retro+

4.7/5
AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY
eKomi

NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous

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

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

05 65 100 100

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) – Création : designe.fr. *Au 19/09/2023

ŠKODA

Pour les parents gâtés.

Avec le **nouveau Škoda Kodiaq**, les fêtes de fin d'année profitent aux petits comme aux grands.

Gamme Kodiaq : cycles mixtes (l/100km) min - max : WLTP : 6,0-6,3. Rejets de CO_2 (g/km) min - max : WLTP : 136-165. Valeurs au 05/11/2024. Susceptibles d'évolution.

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

Au quotidien, prenez les transports en commun **#SeDéplacerMoinsPolluer**