

SEP M
TOP
ventes

Du 9 au 22 janvier 2025

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1175



RENAULT 4

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS 2025

POUR TOUS LES BUDGETS !

22 MODÈLES QUI VONT MARQUER L'ANNÉE



FIAT MULTIPLA



VOLKSWAGEN ID.2



AUDI Q5 SPORTBACK

CITROËN C5 AIRCROSS



ESSAI

TESLA CYBERTRUCK

Trop, c'est vraiment trop... pour l'Europe



1er ESSAI

OPEL FRONTERA

De la place, un prix serré : le Duster dans le viseur ?



L 14595 - 1175 - F: 4,50 €



BEL : 4,90€ - ESP : 4,90€
GR : 5,00€ - DOM S : 5,00€
DOM A : 6,10€ - ITA : 5,00€
LUX : 4,90€ - PORT CONT :
4,90€ - CAN : 7,95\$CAN
MAR : 530H - TOM S : 700CFP
TOM A : 1950CFP
CH : 7,00F\$ - TUN : 140TU

SKODA

Votre arrière-arrière-arrière
grand-père vous dirait
que c'est une bien belle auto.



130
ANS

On en a fait du
chemin ensemble.

Nouveau Škoda Kamiq

À partir de

229€/mois⁽¹⁾

2 mois de
loyers offerts

LLD 37 mois / sans apport

Modèle présenté : Kamiq Selection 1.0 TSI 95 ch BVM avec options, 2 loyers offerts après 1^{er} loyer de **363€** suivi de 34 loyers de 363€, remise de **5 600€** déduite.

(1) Kamiq Selection 1.0 TSI 95 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, remise de 5 600€ déduite hors assurances facultatives. 2 loyers offerts après 1^{er} loyer de 229€ suivi de 34 loyers de 229€. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - Siège social : Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig : 1819 - Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) - RCS Pontoise: 451 618 904 - 11, av. de Boursonne - BP 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Volkswagen Group France - SAS - Capital : 198 502 510€ 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370. Gamme Kamiq : cycles mixtes (l/100km) min - max : WLTP : 5,4 - 5,9. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : WLTP : 122 - 132. Valeurs au 05/11/2024. Susceptibles d'évolution.



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



Ford Explorer/Renault Scenic E-Tech
P. 60

N° 175

Du 9 au 22 janvier 2025



Audi Q5 Sportback/P. 9

SOMMAIRE

Découvrir

2025 : l'année des nouveautés

8 1^{er} trimestre : **Fiat** Grande Panda, **Audi** Q5 Sportback, **Citroën** C3 Aircross, **DS** N° 8...

12 2^e trimestre : **Renault** 4 E-Tech, **Mercedes** CLA, **Polestar** 3...

18 3^e trimestre : **BMW** iX3, **Alpine** A390...

22 4^e trimestre : **Volkswagen** ID.2, **Honda** Prelude, **Lancia** Gamma...

26 **L'actu de votre marque** : Alfa Romeo, Hyundai, Kia, Porsche

Comprendre

28 **Budget de l'automobiliste** : tout ce qui change en 2025

Conduire

32 **Tesla Cybertruck** All-Wheel Drive 600 ch/123 kWh

38 **Hyundai Instar** 115 ch

44 **Opel Frontera** 1.2 Turbo Hybrid 136 ch

48 **Cadillac Lyriq** 600 E4 528 ch/102 kWh

54 **Ford Puma** 1.0 EcoBoost 125 ch

60 **Ford Explorer** 285 ch/82 kWh -

Renault Scenic E-Tech 220 ch/91 kWh

68 **Les Experts** : **Dacia Duster** Hybrid 140 ch

70 **Le chef des essais** vous répond

Vibrer

72 **Reportage** : Les secrets de la limousine **Renaissance Avions Voisin**

78 **Endurance, Formule 1, Rallye-Raid, Rallye** : tout ce qui change en 2025

80 **Rétro** : **Peugeot 505 Familiale** (1982)

S'offrir

84 **Configurateur** : **Renault Rafale**

88 **Occasion** : **BMW Série 5**

90 **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...

Encart Renault broché au centre sur la totalité de la diffusion.



Hyundai Instar/P. 38



Citroën C5 Aircross/P. 12



Opel Frontera/P. 44



Renault 4 E-Tech/P. 13



Cadillac Lyriq/P. 48



Tesla Cybertruck/P. 32



Ford Puma/P. 54



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



Pour plus
d'informations

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

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

OSRAM



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

Eclairage Auto

Entretien des pneus

Entretien de la batterie

Lampes d'inspection



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes
nos offres p. 71 et sur
www.kiosquemag.com



LAURENT VILLARON

OUVERTURE À LA FRANÇAISE

En découvrant le riche dossier nouveautés de ce numéro, cela vous frappera sans doute : les modèles français font un retour remarqué aux avant-postes. Mieux, ils nous rendent impatients de les découvrir dans la rue. C'est bon signe. De quoi parle-t-on ? De certains modèles déjà dévoilés mais pas encore commercialisés comme la Renault 4, le Citroën C3 Aircross ou le DS N° 8. Mais aussi de voitures ambitieuses, annoncées par des concepts très proches du produit définitif, soit le Citroën C5 Aircross ou l'Alpine A390. En clair, si l'on est cocardier, on se prépare à célébrer une année riche en cocoricos. On peut même

continuer à se réjouir en soulignant que, à contre-courant de ce qui s'est passé ces derniers temps, beaucoup des exemples que nous venons d'évoquer seront bien assemblés sur notre territoire.

Ces quelques modèles, *a priori* séduisants, seront-ils les marqueurs d'un rebond de l'automobile à la française ? L'électrification et la poussée des constructeurs chinois semblent vouloir niveler les spécificités locales, tant pour l'offre que pour la demande. On a parfois l'impression de devoir acheter une nouvelle voiture au kilo (ou plutôt au centimètre) en fonction de ses propres usages, tout le reste suivant plus ou moins les contraintes de la taille. Autonomie, espace à bord, puissance, prix, sont désormais corrélés à la dimension.

Que subsiste-t-il d'une certaine forme d'esprit anglais, allemand, suédois, japonais, italien ou français associé à l'automobile ? Les concentrations des grands groupes, les plateformes mutualisées, le lissage des sensations dû à l'électrification ont semblé mettre un terme à ces saveurs nationales différenciées.

Par leur fraîcheur stylistique, leurs astuces pratiques, leur pointe d'audace (pas toujours comprise par nos voisins européens), ces nouveaux modèles semblent vouloir reprendre le flambeau d'une certaine "francité", théorisée jadis par Patrick Le Quément, quand il était patron du design de Renault. Restera alors à savoir si cela conduira à des scores commerciaux enviables ou si, finalement, une série de SUV de différentes tailles dessinés par une IA aurait tout aussi bien fait l'affaire. L'audace et la singularité ne paient pas toujours. Mais elles peuvent aider à donner envie.

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

Jean-Éric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Les petites chinoises électriques vont nous envahir. Elles vont ruiner notre industrie automobile. Vous avez dit "droits de douane" ? Les Chinois baisseront leurs prix. Une seule solution : dans un élan patriotique, les automobilistes français doivent boycotter ces chinoises. Et le combat cessera faute de combattants.

Hervé Jan

Votre proposition radicale, un appel au boycott, laisse dans l'ombre une réalité incontournable : l'immense majorité des batteries qui équipent les voitures électriques européennes est d'origine chinoise, à cause de l'avance technologique et de la maîtrise des constructeurs chinois dans l'approvisionnement en matériaux nécessaires à leur production. Or, la batterie représente, sur une voiture électrique, l'essentiel de sa valeur.

Vous indiquez dans le n° 1172 que le Peugeot 5008 est fabriqué en Allemagne. Il me semble que ce soit plutôt Sochaux et Rennes. J'estime que ce point devrait être souligné dans vos articles. D'autre part, je suis choqué que les modèles fabriqués en Turquie, en Europe orientale ou au Maghreb ne soient pas proposés à des tarifs plus avantageux.

François Deprez

Désolé pour cette erreur. En effet, le 5008 III est assemblé en France, à Sochaux, mais plus à Rennes comme l'était également son prédécesseur. Quant aux voitures produites dans des pays à coûts plus faibles, leurs prix intègrent les économies réalisées. On peut se rassurer en pensant qu'elles seraient (encore...) plus chères si elles étaient fabriquées en France ou en Allemagne.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



110 ANS ET TOUT SON TRIDENT

Jamais l'avenir de la marque au trident n'a été aussi incertain. Stellantis ne s'en cache plus, Maserati doit retrouver des sources de profit si elle veut survivre dans un univers automobile qualifié de "darwinien" par l'ancien patron du groupe, Carlos Tavares. Message reçu par les nouveaux dirigeants qui ont décidé d'aligner toutes les planètes pour commencer 2025.

Les 110 bougies du constructeur, né en 1914, ont été fêtées pendant tout le mois de décembre à Modène en Italie, mais également à Tokyo au Japon, à Miami aux États-Unis, à Séoul en Corée du Sud, et en Chine, à Shanghai et Pékin. De quoi relancer l'intérêt pour l'une des plus belles marques automobiles, qui peine à assurer sa transition vers le 100 % électrique.



L'ANNÉE DE LA RAI

Bonne nouvelle : le cru automobile 2025 sera agrémenté par l'arrivée de plusieurs modèles relativement accessibles. Les constructeurs sont certes condamnés à vendre davantage de voitures électriques (afin d'éviter les amendes de la Commission européenne), mais ils ont également entendu les demandes de leurs clients, qui réclament des voitures moins chères. C'est une forme de retour à la raison, après des années d'excès et un exercice 2024 difficile sur le plan commercial.

Dossier réalisé par Didier Laurent

FIAT GRANDE PANDA

Elle porte bien son nom

Longue de 3,99 m, la Grande Panda se distingue nettement du petit modèle qui nous est familier, et qui continue sa carrière commerciale sous le nom de Pandina.

La mission de la nouvelle venue est de souffler un vent de nouveauté tout en reprenant des codes stylistiques du modèle original, quant à lui sorti en février 1980. On ne peut pas vraiment parler de rétrodesign, mais d'un style amusant et plutôt bien dans son temps. On peut même qualifier la carrosserie d'originale, avec le nom du modèle embossé dans les portières, ses feux avant comme arrière façon pixels, et sa calandre protégée par un masque.

À l'intérieur, l'héritage de l'ancienne Panda est aussi visible dans le style, et la planche de bord utilise de nombreux plastiques recyclés ou des fibres de bambou. La Grande Panda cherchera aussi à faire honneur à son nom avec 13 dm³ de rangements au rang 1, et un coffre décent de

361 dm³, soit 51 dm³ de plus que la Citroën C3. Côté technologie et équipements, elle promet un grand écran central de 10,25 pouces, un chargeur à induction, et une caméra de recul avec radars. De quoi bien se sentir en ville, qui restera son terrain de jeu favori.

Électrique, puis micro-hybride

Présentée en juillet dernier, commercialisée depuis octobre, cette Fiat a néanmoins été victime d'un petit retard à l'allumage puisque ses livraisons ne sont pas encore effectives. Comme la C3 électrique, dont elle reprend la plateforme Smartcar, la Grande Panda a connu des petits soucis de mise au point électronique et informatique, qui sont en passe d'être résolus. Dans un premier temps, elle ne sera disponible qu'en

électrique, avec une batterie de 44 kWh et un moteur de 113 ch. Fiat annonce 320 km d'autonomie mixte WLTP. Plus tard, la Grande Panda sera proposée avec une motorisation micro-hybride de 100 ch – celle qui équipe par ailleurs de nombreux modèles du groupe Stellantis. Cette dernière est annoncée avec des rejets de CO₂ à 117-118 g/km, ce qui lui vaudra un petit malus, alors que le prix de cette version devrait démarquer sensiblement sous la barre des 20 000 €.



SON

JANV. FÉVR. MARS AVR. MAI JUIN JUIL. AOÛT SEPT. OCT. NOV. DÉC.

AUDI Q5 SPORTBACK

Et maintenant,
le coupé

Voici la déclinaison Sportback du nouveau Q5, qui apporte un regain de style et d'aérodynamisme. L'intérieur et les motorisations sont reprises en l'état.



La version Sportback représentait jusqu'ici la moitié des ventes, et cela devrait continuer.

Tous les huit ans depuis 2008, Audi lance un Q5. Le version Sportback, dont c'est en revanche la deuxième génération, n'est pas là pour amuser la galerie et faire quelques ventes. Malgré son tarif plus élevé, elle représente 50 % des immatriculations du Q5. Le nouveau venu compte lui aussi sur son style coupé et sa signature lumineuse OLED de nouvelle génération pour renforcer son attractivité. À l'intérieur, la planche de bord est identique à celle du Q5 "normal", avec une planche bord occupée par des écrans jusque sous les yeux du passager, et une console centrale imposante. L'habitabilité apparaît correcte, même à

l'arrière avec l'inclinaison du toit, et le volume de coffre reste plutôt bon : 515 dm³, soit seulement 5 dm³ de moins que la version classique. La perte est plus conséquente quand les sièges sont rabattus, mais le volume proposé demeure correct (1 415 dm³).

Sous le capot, on retrouve la gamme du Q5 classique, avec un moteur à essence (2.0 TFSI) de 204 ch proposé en 2 ou 4 roues motrices (Quattro), et un diesel 2.0 TDI, lui aussi à transmission intégrale et de même puissance. Audi lance en même temps la version sportive SQ5, avec 367 ch tirés d'un V6 3.0 Quattro à essence (le précédent SQ5 était un diesel). Le tout est assisté par un alterno-démarrreur de 48 V (24 ch) et une batterie de 1,7 kWh permettant d'économiser un peu de carburant et de faire des manœuvres de stationnement en tout électrique.

À partir de **59 750 €**

Commercialisation :

depuis le **5 décembre ***

* Pour certaines versions.

À partir de **24 900 €**

en électrique ;

19 000 € en thermique *

Commercialisation :

imminente

* Estimation.

La Grande Panda attaque le marché sous l'angle de la modernité. Le côté "pixels" apporte une ambiance ludique.



PHOTOS AUDI

CITROËN C3 AIRCROSS***Esprit familial***

Plus de six mois après sa présentation officielle, le nouveau C3 Aircross arrive enfin en concession et va permettre à Citroën d'attaquer l'année d'un bon pied. Il remplace avantageusement le modèle lancé en 2017.



À partir de **18 900 €**

Commercialisation : **effective**
Livraisons avant la fin du 1^{er} trimestre

Citroën propose d'embarquer jusqu'à 7 personnes dans ce petit véhicule, sauf si vous choisissez une version 100 % électrique.

Long de 4,39 m (soit 23 cm de plus que la nouvelle C3 dont il utilise la plateforme et les moteurs), le C3 Aircross bénéficie d'un empattement de 2,67 m. Cela lui permet d'accueillir jusqu'à 7 personnes, ce qui supprime ou presque le coffre. Mais avec les sacs sur les genoux, tout reste possible pour les familles recomposées ou lors d'une sortie entre amis. Le nouveau venu reprend quelques pièces extérieures à la C3 (capot, phares) mais c'est surtout à l'intérieur que le mimétisme est visible. La planche de bord est reprise en l'état, avec une lame translucide "tête haute" pour afficher les informations de conduite, et un écran central de 10,25 pouces – ou un support pour smartphone en entrée de gamme. Sous le capot, vous avez le choix entre un PureTech 100 ch et une motorisation micro-hybride de 136 ch. Pour ceux qui souhaitent un modèle électrique, c'est possible en 5 places et selon deux batteries : 44 kWh pour 300 km d'autonomie (homologation WLTP) dans un premier temps, et 54 kWh pour 400 km WLTP plus tard dans l'année.

La marche budgétaire est un peu plus haute en électrique (à partir de 27 400 €), mais le C3 Aircross est l'un des SUV les moins chers du marché, notamment au regard de sa taille.

ANATOL GOTTFRIED

DACIA BIGSTER***Il voit les choses en grand***

Le Bigster est un Duster allongé, avec un niveau de prix supérieur et des technologies nouvelles pour la marque. Il s'attaque à une autre catégorie de clientèle que son petit frère.

Le Bigster se veut plus statuaire que le Duster, principalement grâce à son bouclier dessiné avec davantage de finesse. Mais là où tout change, c'est dans l'approche de leur catégorie respective. En contenant sa longueur à 4,34 m, le Duster III s'est fait rattraper – voire doubler – par les SUV du segments B qui ont grossi, comme le Hyundai Kona (4,35 m) ou le nouveau Citroën C3 Aircross (4,39 m). Le Bigster, quant à lui étiré sur 4,57 m, s'attaque en mode "essentiel" aux Peugeot 3008 (4,54 m) et Renault Austral (4,51m). De la place à revendre, un intérieur économique mais pas désuet, et un style qui n'a

À partir de **25 000 €***

Commercialisation : **imminente**

* Estimation.

Dacia n'a jamais vu aussi gros en taille comme en prix. Le Bigster est un caillou dans la chaussure des constructeurs généralistes présents sur le segment C.



JANV.

FÉVR.

MARS

AVR.

MAI

JUIN

JUIL.

AOÛT

SEPT.

OCT.

NOV.

DÉC.

DS N° 8

Style et autonomie font bon ménage

Avec un coefficient aérodynamique de 0,24, la nouvelle DS 100% électrique revendique une autonomie de 750 km, et 500 km sur autoroute.

Le nouveau porte-drapeau de DS mise sur son aérodynamisme travaillé pour élargir son rayon d'action.



ARNAUD SAUNIER

À partir de **60 000 €***

Commercialisation : **mars**

*Estimation.

rien d'une voiture de qualité inférieure le caractérisent. Mais c'est surtout le fait que Dacia attaque un marché jusqu'ici ignoré par la marque qui est nouveau. Son prix n'est pas encore connu, mais il pourrait démarrer sous la barre de 25 000 €, soit près de 14 000 € moins cher qu'un 3008. On ne parle pas du même standing, et sans doute qu'avec la bonne motorisation, hybride et 155 ch, le prix du Bigster dépassera 30 000 €. Mais il restera certainement l'un des meilleurs rapports prix/habitabilité/polyvalence de l'année.

CLEMENT CHOULOT

Et aussi...

- Abarth 600e (€) (N)
- Alpine A290 (€) (N)
- Audi A6 e-tron (€) (N)
- Audi A5 PHEV (€) (N)
- Alfa Romeo Junior Ibrida Q4 (€) (M)
- BMW Série 2 Gran Coupé (€) (N)
- BMW iX (€) (FL)
- BMW M5 Touring (€) (N)
- Ford Puma EV (€) (M)
- Hyundai Inster (€) (N)

Peugeot 5008.



ARNAUD SAUNIER

- Jeep Wagoneer S (€) (N)
- Mini Cabriolet (€) (N)
- Mini JCW (€) (M)
- Opel Mokka (€) (FL)
- Peugeot 308 (€) (FL)
- Peugeot 3008 et 5008 PHEV (€) (M)
- Renault Mégane E-Tech (R) (FL)
- Skoda Elroq (€) (N)
- Smart #5 (R) (N)
- Suzuki e-Vitara (€) (N)
- Volvo XC90 (€) (FL)



Alfa Romeo Junior.

MAX SAROTTO

(R) Reveal

(€) Commercialisation

(M) Nouvelle motorisation

(FL) Restylage

(N) Nouveau modèle

CITROËN C5 AIRCROSS

Le renouveau est bienvenu

Dans la continuité du C3 Aircross, Citroën va lancer ce SUV surprenant construit sur la même base qu'un Peugeot 3008. Il sera donc électrifié en 48 V, hybride rechargeable ou tout électrique.

Si vous êtes allé au Mondial de l'Auto, en octobre dernier, vous n'avez pas pu le louper. Il ne s'agissait que d'un concept, mais ses formes particulières, tout comme sa couleur vert criard, vous auront à coup sûr interpellé. Le plus spectaculaire de ce dessin, notamment les feux arrière qui se détachent de la carrosserie pour lui donner des airs de vaisseau spatial, passeront en série comme environ 90 % du show car présenté. Fini le SUV tout rond comme celui que nous connaissons. Le futur C5 Aircross devient plus anguleux et moderne, certes un peu dans la veine stylistique de son petit frère C3 Aircross, mais clairement plus statutaire. L'intérieur n'a pas été dévoilé, mais il devra continuer de surprendre. Construit sur la plateforme STLA Medium de Stellantis, le C5 Aircross jouera les gros bras dans la catégorie des SUV du segment C, à l'aide de tarifs alignés sur la nouvelle philosophie "essentielle" de la marque. À ce niveau de gamme on ne parle plus de low cost, et il vous faudra tout de même dépenser sensiblement

plus de 30 000 € pour avoir un exemplaire bien motorisé et bien équipé. Ce sera toujours moins cher que chez Peugeot ou chez Opel, mais ce sont aussi un style et un équipement repensés que vous achèterez.

À l'attaque du Bigster, et aussi au-dessus

Sous le capot, on trouvera en entrée de gamme la motorisation micro-hybride de 136 ch, incontournable pour faire un prix d'appel, mais Citroën aura à cœur de vendre en priorité des versions électriques. Et si l'entrée de gamme viendra en face du Bigster hybride de 155 ch, l'ë-C5 Aircross, 100 % électrique, sera plutôt en concurrence avec le Renault Scénic ou le Ford Explorer. Il devrait annoncer une autonomie jusqu'à 700 km, avec des motorisations électriques de 210 à 320 ch, et même une version à 4 roues motrices.

En milieu de gamme, on trouvera en outre une proposition hybride rechargeable de 195 ch, avec pour ambition de rouler jusqu'à 85 km en tout électrique.



À partir de **30 000 €***

Commercialisation :

printemps

* Estimation.



JANV.

FÉVR.

MARS

AVR.

MAI

JUIN

JUIL.

AOÛT

SEPT.

OCT.

NOV.

DÉC.



La Renault 4 n'a pas fini de faire parler d'elle car de nombreuses versions sont déjà en gestation.

À partir de **30 000 €***

Commercialisation : **printemps**

* Estimation.



RENAULT 4 E-TECH

Le printemps sera gai

La nouvelle Renault 4 arrivera comme une fleur aux beaux jours, rappelant en mode 100 % électrique un morceau de notre histoire automobile.

Ce nouveau SUV marque des évolutions de style importantes. 2025 sera l'année du renouveau pour Citroën.



Basée sur la même plateforme que la Renault 5, que l'on commence déjà à voir sur nos routes, cette nouvelle "4L" n'est pas sans rappeler le modèle des années 60. Mais la version 2025 est nettement plus grande (4,14 m contre 3,65 m), pour 1,80 m de large et 1,57 de haut. Pour bien la situer, c'est 9 cm de plus en longueur qu'une Clio V, et 9 cm de moins qu'un Captur II (haut lui aussi de 1,57 m). En bref, cette Renault 4 répond aux standards de la catégorie des polyvalentes : elle est faite pour la ville tout en revendiquant une bonne aisance sur route. Il lui faudra toutefois composer avec des packs de batteries qui ne lui faciliteront

pas toujours la tâche sur long trajet. Dans un premier temps, la R4 E-Tech devrait être mue par deux couples moteur/batterie. En entrée de gamme, c'est une pile de 40 kWh pour une puissance de 120 ch et 300 km d'autonomie annoncée ; au-dessus, on trouve un accumulateur de 52 kWh, un moteur de 150 ch et 100 km d'autonomie promise en plus. À noter que la plus petite des batteries limite sa puissance de charge à 80 kW sur borne rapide (100 kW pour l'autre accumulateur). Dans le premier cas, il vaudra mieux compter sur une utilisation régionale, avec une wallbox à domicile, qui permettra de recharger dans la nuit à l'aide du chargeur embarqué de 11 kW livré en série.

RENAULT

YANN LEBEVRE

MERCEDES CLA

Rupture technologique

Le concept car CLA, dévoilé en 2023, sera bientôt une réalité. Avec ce nouveau modèle, Mercedes veut frapper un grand coup sur l'autonomie et la vitesse de recharge, mais pas seulement.

La future CLA, c'est un peu le démonstrateur technologique de Mercedes en matière de véhicule électrique de moyenne gamme. Basée sur une nouvelle plateforme baptisée MMA, la CLA sera multi-énergie, mais d'abord disponible uniquement en électrique. Très fluide en termes de design, elle compte sur un

aérodynamisme de premier plan pour soigner son rayon d'action. La consommation mixte annoncée dépasse à peine 12 kWh/100 km et l'autonomie atteint 715 km. Ce sera à vérifier dès que nous le pourrons ! Deux batteries au programme : NMC de 85 kWh nets et LFP de 57 kWh nets, toutes les deux reposant sur la technologie 800 volts. La plus puissante promet

des charges rapides jusqu'à 320 kW, soit environ 10 mn pour récupérer 300 km.

Mais ce n'est pas tout. La CLA pourra compter sur une motorisation électrique innovante (109 ch à l'avant et 272 ch à l'arrière), dite "à excitation permanente" avec une boîte de vitesses à deux rapports, ce qui n'est pas courant dans le monde de la voiture électrique pour atteindre une vitesse de pointe de 210 km/h.

À partir de **50 000 €***

**Commercialisation :
printemps**

* Estimation.

Cette Mercedes électrique va faire bouger les lignes des technologies propres aux nouvelles voitures électriques.



MERCEDES

TOYOTA URBAN CRUISER

Polyvalent et 100% électrique

Ce modèle Toyota est le clone technique du Suzuki eVitara. Il a été codéveloppé par les deux marques japonaises (plus Daihatsu) et il est fabriqué sur les chaînes d'une usine Suzuki en Inde.

Long de 4,29 m pour une largeur de 1,85 m et une hauteur de 1,64 m, ce véhicule adopte des proportions inhabituelles. Hormis l'eVitara avec qui il partage tout, il apparaît comme le plus haut de sa catégorie. Il se différencie du Suzuki par un avant et un arrière spécifiques, qui sont assez identifiables. En revanche, toutes les autres pièces de carrosserie sont identiques. À l'intérieur, le mimétisme est également total, avec une planche de bord assez moderne et deux grands écrans : 10,25 pouces devant le conducteur, et 10,1 pouces pour la dalle tactile au centre. *A priori*, l'espace



L'Urban Cruiser fait partie de la kyrielle de modèles électriques que Toyota doit lancer d'ici 2026.

à bord ne manque pas, avec un plancher plat et une bonne garde au toit. Les espaces de rangement sont nombreux, avec une console centrale assez grande et à deux étages. Talon d'Achille de ce modèle : un volume de coffre de seulement 306 dm³, alors que la banquette coulisse en 2/3 1/3 et que l'empattement a été porté à 2,70 m.

Sous le capot, Toyota prévoit un moteur électrique de 145 ch associé à une batterie de 49 kWh (autonomie estimée : 320 km), et un bloc de 175 ch pour un accumulateur de 61 kWh (objectif : dépasser 400 km) À noter qu'une version 4x4 sera disponible (avec deux moteurs) pour une puissance cumulée de 184 ch.

À partir de **35 000 €***

Commercialisation : juin

* Estimation.

GAEL THILL / TOYOTA



DS AUTOMOBILES
Voyager est un Art

DS 7 ÉDITION FRANCE

FORGÉE DANS L'ÉLÉGANCE



À PARTIR DE **490 €/MOIS⁽¹⁾**
EN HYBRIDE RECHARGEABLE
LLD 48 MOIS/40 000 KM
APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 7 000 €

DSautomobiles.fr

44 g CO₂/km A

B

C

D

E

F

G

DS préfère TotalEnergies - CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE DS 7 : 1,4 À 5,6 L/100 KM ET 31 À 147 G/KM.

(1) Exemple pour la Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 km d'une DS 7 PLUG-IN HYBRID 225 ÉDITION FRANCE neuve, hors option. Montants exprimés TTC. Offre non cumulable valable jusqu'au 31/01/2025, réservée aux particuliers, dans le réseau DS participant, et sous réserve d'acceptation par CREDIPAR, SA au capital de 138 517 008 €, RCS Versailles n° 317 425 981, intermédiaire d'assurance n° ORIAS 07004921 (www.orias.fr), n° ADEME FR231747_01GVZS.

La marque DS Automobiles est commercialisée par la société Automobiles Citroën - SA au capital de 159 000 000 € - 642 050 199 RCS Versailles, 2-10 boulevard de l'Europe 78300 Poissy.

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

POLESTAR 3

Cette fois, c'est la bonne

Voilà plusieurs années que la marque annonce son arrivée en France, et le projet prend enfin forme. Son premier modèle sera le "3", un cousin technique du Volvo EX90.



Il ne cache pas son cousinage avec Volvo, et adopte un intérieur très épuré.



À partir de **70 000 €***

Commercialisation : **mars**

* Estimation.

PHOTOS POLESTAR

La marque Polestar ne vous est peut-être pas inconnue, puisqu'elle a été très souvent associée à Volvo.

Depuis le rachat du constructeur suédois par le groupe chinois Geely, Polestar est devenue une marque 100 % électrique, vendue un peu partout dans le monde sauf en France pour des questions de ressemblance de logo avec Citroën. Mais les choses ont évolué et feu vert lui a été donné. Son premier modèle sera le "3", un grand SUV électrique à 7 places qui sera proposé dans un premier temps selon deux versions : une Long Range Dual Motor forte de 489 ch, et une Performance forte de 517 ch. Dans les deux cas, on trouve une transmission intégrale et une batterie de 111 kWh, avec des autonomies revendiquées de 631 km et 561 km. Plus tard, une version à 2 roues motrices (propulsion), et de moindre puissance, avec une batterie de 104 kWh, sera proposée. Elle constituera un prix d'accès un peu moins élevé, et dans tous les cas en dessous de Volvo, qui renforce ainsi sa position haut de gamme.

Et aussi...

- Audi A7 (R N)
- BMW M3 Touring (€ N)
- Ford Tourneo Courier EV (€ M)
- Ford Mustang GTD (€ M)
- Hyundai Ionic 9 (R N)
- Kia EV4 (R N)
- Lancia Ypsilon HF (€ M)
- Mini Aceman eJCW (€ M)
- Nissan Leaf (R N)



Nissan Leaf.

- Peugeot 308 (€ FL)
- Renault Austral (€ FL)
- Toyota RAV 4 (R N)
- Toyota bZ4X (€ FL)
- Volkswagen Tayron (€ N)
- Volvo ES90 (R N)



Lancia Ypsilon.



Volkswagen Tayron.

R

€

Commercialisation

M

Nouvelle motorisation

FL

Restylage

N

Nouveau modèle

LANCIA

SB-MÉDIEN

VOLKSWAGEN

LE DESTIN D'UNE ICÔNE FRANÇAISE

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

Découvrez, au fil de 176 pages, les histoires et les anecdotes qui sont associées à la carrière de la DS dans les domaines les plus variés. Symbole de la France d'après-guerre, elle a marqué son temps dans d'autres disciplines que la seule industrie automobile.

Cet ouvrage unique, agrémenté de plus de 200 photographies, images publicitaires et documentaires, illustre l'épopée de cette icône du style. Laissez-vous emporter !

**EN VENTE
ACTUELLEMENT**

SERGE BELLU

DS 70 ANS DE LEGENDE

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE



70 ANS DE LEGENDE

SERGE BELLU

AUDI Q3

Il soigne son entrée

Il devait montrer le bout de son capot fin 2024, mais la richesse du plan produit et la situation industrielle de la marque aux anneaux ont généré un léger décalage.

Avec le lancement des A5, Q5 et Q6, il y a un léger embouteillage au rayon nouveautés dans les concessions Audi. En usine, des questionnements se posent aussi, alors que le constructeur allemand revoit son échiquier industriel. Le futur Q3 n'est pas directement concerné, puisqu'il est fabriqué sur les lignes de l'usine de Győr (Hongrie), là même où est assemblé le Cupra Terramar. Mais Audi a jugé opportun d'attendre un peu avant de le commercialiser alors qu'il est presque prêt.

Du point de vue du style, le Q3 ne sera pas vraiment un Q5 en réduction. Il devrait être mâtiné des lignes du grand Q6 e-tron. Toutefois, il aura une calandre ouverte car s'il est bien électrifié, il ne sera pas 100 % électrique. Évidemment plus moderne que la génération lancée en 2016 (d'autant que celle-ci n'a pas subi de restylage en cours de carrière), il remplacera avantageusement le modèle en cours. À l'intérieur, le Q3 pourrait hériter de la dalle de 15 pouces du Volkswagen Tiguan, mais ne pas céder à la mode du tout-écran du Q5, qui joue la carte du numérique jusque sous les yeux du passager avant.

Sous le capot, le Q3 calera sa gamme de motorisations sur celle du Q5, mais ajoutera en entrée de gamme un 2 litres diesel de 150 ch, avec le support d'un système micro-hybride 48 V. Une version 1.5 TSI 48 V constituera l'entrée de gamme à essence.

Diesel au catalogue

Le Q3 offrira aussi une version TDI 190 ch, avec une transmission Quattro. À l'étage supérieur, on trouvera deux hybrides (avec moteur à essence) rechargeables, de 204 ch et 272 ch (en puissance cumulée). Avec une capacité de batterie de 25,7 kWh, le Q3 pourrait parcourir plus de 100 km en tout électrique. En haut de gamme, dès le lancement, un SQ3 devrait culminer au-dessus de 300 ch, à l'aide du V6 3 litres à essence du Q5. Audi n'a *a priori* pas prévu de version RSQ3.

BMW iX3

Changement de génération

Une petite révolution se prépare chez BMW, avec l'arrivée du futur iX3, qui sera le premier modèle construit sur la base du concept Neue Klasse.

L'iX3 sera donc un modèle à part du X3, car construit sur une autre plateforme, mais son style sera aussi radicalement distinct de son cousin thermique. Pour comprendre le design de ce futur modèle, il faut regarder le concept dont il sera tiré, avec un double haricot de calandre très visible, et une carrosserie plus anguleuse. Le dessin final devrait être un peu plus sage, car outre l'orientation choisie par le département Design, il convient aussi de servir l'aérodynamisme afin de favoriser l'autonomie. Le futur iX3 devrait être du même gabarit que la génération actuelle – dans



JANV.

FÉVR.

MARS

AVR.

MAI

JUIN

JUIL.

AOÛT

SEPT.

OCT.

NOV.

DÉC.

À partir de **42 000 €*****Commercialisation : septembre**

*Estimation.

Malgré son air de famille, le Q3 ne sera pas un petit Q5. Son intérieur sera différent de celui de son grand frère.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HIBERT



Les tests se poursuivent en mode camouflé, mais le design est arrêté et la technologie électrique devrait franchir un cap, notamment en termes de vitesse de charge.

les 4,75 m de longueur –, mais sera peut-être un peu plus bas. À l'intérieur, les changements seront nombreux, avec l'adoption d'une large bande numérique, d'un seul tenant, au pied du pare-brise. Éloignées des mains du conducteur, les informations affichées seront paramétrables depuis le grand écran central, au centre d'une planche de bord *a priori* très épurée.

BMW innovera aussi du côté du moteur électrique, dont ce sera déjà la sixième génération. Les capacités de batterie n'ont pas été dévoilées, mais l'entrée de gamme devrait se situer aux alentours de 70 kWh, alors que pour atteindre 600 km d'autonomie, l'iX3 devra utiliser environ 90 kWh de cellules. Une gamme complète, à 2 et 4 roues motrices et selon plusieurs puissances, avec une vitesse de charge d'au moins 200 kW, devraient donner ses lettres de noblesse à ce SUV de nouvelle génération.

À partir de **75 000 €*****Commercialisation : octobre**

*Estimation

PHOTOS SB-MEDIEN

FIAT MULTIPLA

Panda pour 7

Un SUV familial, à la fois proche et concurrent du nouveau Citroën C3 Aircross : c'est la carte d'identité de cette future Fiat.

À partir de **20 000 €***

Commercialisation : **septembre**

*Estimation



2 places à l'avant, et non plus 3 comme sur l'ancien Multipla. En revanche, 2 sièges additionnels permettront bien de voyager à 7, sauf sur la version 100% électrique.

Prenez le nouveau couple Citroën C3/C3 Aircross, reportez ce principe d'itération sur la Fiat Grande Panda, puis vous trouverez les lignes de l'avant et de l'arrière du futur Multipla. En revanche, de profil, la ressemblance avec les C3 Aircross et Opel Frontera restera frappante, partage des pièces et abaissement des coûts obligent. Le Multipla reprendra aussi le principe de la 500 Living, une ancienne génération de 500 allongée avec 2 sièges dans le coffre pour accueillir 7 passagers, tout comme ses cousins contemporains. En revanche, l'avant restera pour 2 et non pour 3, comme c'était le cas sur le modèle du même nom lancé en 1998. L'intérieur sera quant à lui un copier-coller de l'habitacle de la Grande Panda, avec une planche de bord originale et colorée, basée sur l'utilisation de matériaux recyclés.

Pas de surprise non plus sous le capot, puisqu'est d'abord convoquée la motorisation électrique de 113 ch de l'è-C3 Aircross, avec une autonomie de 400 km tirée d'une batterie de 54 kWh. Comme chez Citroën, cette technologie limite la capacité d'accueil à 5 passagers. En entrée de gamme à 7 places, vous pourrez choisir plus tard une version de 100 ch, ou le bloc micro-hybride de 136 ch.

RENAULT 5 E-TECH

La R5 compresse les prix

La petite R5 E-Tech à moins de 25 000 € arrivera mi-2025, mais il faudra se passer de charge rapide. Plus recommandable, la version 120 ch/40 kWh, déjà commercialisée à moins de 28 000 €.

Chose promise, chose due. Renault va lancer une version basique de la R5 E-Tech, vendue sous la barre des 25 000 € hors bonus. Elle serait dépourvue de chargeur en courant continu pour les bornes rapides, et uniquement dotée d'un chargeur embarqué de 11 kW. Ceci la cantonnerait à des trajets régionaux. Ce serait pour cet été, et avec elle, le terme "Five", déjà utilisé chez Renault par le passé, ferait son grand retour commercial.

En attendant, il est possible de commander une Renault 5 E-Tech appelée "Autonomie Urbaine Evolution" de 120 ch et 40 kWh nets, avec une autonomie d'homologation WLTP de 300 km, pour 27 990 € hors bonus. Celle-ci

vient épauler le modèle de lancement appelé "Autonomie Confort", toujours à à 33 490 € pour 150 ch et 52 kWh nets.

Par rapport à la concurrence, cette R5 E-Tech Autonomie Urbaine, provisoirement premier prix mais qui fera bientôt figure de milieu de gamme une fois la Five commercialisée, se positionne en face de la Citroën ë-C3 haut de gamme, en attendant les Skoda Epiq et Volkswagen ID.2. Avant la fin de l'année, ça va donc swinguer dans la catégorie des petites électriques, et la pression sur les prix pourrait augmenter.

Moins de **25 000 €***

Commercialisation : **mi-2025**

*Estimation

RENAULT



ALPINE A390

Il veut gravir des montagnes!

Le show car présenté en octobre dernier donne une idée claire du dessin final du modèle de série. L'A390 sera le second véhicule 100% électrique de cette marque de voitures de sport en pleine mutation.

Après l'A290, qui est une Renault 5 E-Tech revisitée, voici le premier vrai modèle inédit de la nouvelle ère d'Alpine, qui fait ses premiers pas à la fois dans l'électrique pur et dur, mais aussi dans la catégorie des SUV. Plus tard, le constructeur français devrait aller sur d'autres segments, proposer des véhicules hybrides rechargeables et travailler sur l'hydrogène.

Et pour la première fois, la marque explore la possibilité d'investir d'autres marchés, notamment les États-Unis, afin d'asseoir sa notoriété et devenir rentable. Ce sera aussi la mission de l'A390, qui est un modèle construit sur la base des Nissan Ariya et Renault Scénic E-Tech, et qui sera un SUV, mais au profil *fastback*.

Évidemment, le châssis sera modifié afin d'apporter le caractère sportif attendu, et l'Alpine A390 sera doté de trois moteurs électriques, dont deux à l'arrière.

Pour épouser l'ADN de la marque, il embarque également un système de motricité intelligent et une vectorisation du couple qui tenteront de faire oublier la masse au volant. On at-

tend une puissance minimale de 300 ch et une batterie de 90 kWh pour lui permettre d'afficher une autonomie espérée autour de 500 km.

À partir de **50 000 €***

Commercialisation : automne

*Estimation



PHOTOS ALPINE DESIGN

L'A390 sera extérieurement très proche de cette version show car.



La moins chère des Renault 5 E-Tech sera destinée à un usage régional, mais elle aura le mérite d'exister au prix qui a été annoncé.

Et aussi...

- Alfa Romeo Stelvio **R** **N**
- BMW M2 CS **R** **M**
- Citroën C5 X **€** **FL**
- Ford Ranger PHEV **€** **M**
- Hyundai Nexo **R** **N**
- Kia EV5 **R** **N**
- Jeep Compass **R** **N**
- Mercedes CLA Shooting Brake **R** **M**
- Mercedes GLC électrique **€** **N**
- Nissan Micra **R** **N**



POLESTAR

Polestar 4.

- Polestar 4 **€** **N**
- Volkswagen T-Roc **R** **N**



Citroën C5 X.

ARNAUD SAUNIER

VOLKSWAGEN ID.2

La citadine providentielle

Le constructeur allemand a besoin de modèles plus abordables pour traverser la zone de gros temps à laquelle il est actuellement confronté. L'ID.2 sera un modèle de volume, et une forme de renouveau dans le 100% électrique.

La continuité de la Polo, dont la dernière génération est sur nos routes, sera assurée par ce modèle dont les lignes en sont assez proches. L'ID.2 est une pure électrique, mais sa forme, sa technologie, et des prestations à un prix mieux placé semblent la promettre à un certain succès, et dans un format voisin. Le style du concept ID.2All laisse augurer d'une citadine Volkswagen pur jus, sans fioritures mais sérieuse, alors que l'ID.2 GTI vue au dernier Mondial de l'auto est beaucoup plus excitante. Compte tenu de l'émotion générée par la Renault 5, il n'est pas impossible que Volkswagen joue aussi un peu la carte de la nostalgie, avec des codes esthétiques rappelant la Polo d'origine. Un peu de patience, donc... L'intérieur sera minimaliste mais ne fera pas l'impasse sur le combiné d'instruments



ID.2All



À partir de **25 000 €***

Commercialisation : **fin d'année**

* Estimation.

Cette future Volkswagen arrivera après la Renault 5, qu'elle prendra pour cible sur le marché français. Elle devra alors proposer quelque chose de nouveau pour un prix plus attractif.

JANV.

FÉVR.

MARS

AVR.

MAI

JUIN

JUIL.

AOÛT

SEPT.

OCT.

NOV.

DÉC.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

À partir de **19 000 €***
Commercialisation : **fin d'année**

* Estimation



Après les Renault 5 et 4, le constructeur français continue de jouer une partition qui fait la part belle à l'émotion avec cette Twingo 2.0.

RENAULT TWINGO

Plus que jamais attendue

Les gens veulent des voitures moins chères et des carrosseries au style qui rassure. Ça tombe bien, la future Twingo incarne parfaitement leurs désirs.

numérique, ni la grande dalle centrale, qui pilotera l'immense majorité des fonctions, mais dont certaines resteront commandées par des boutons physiques. L'espace habitable fera l'objet de toutes les attentions, et même si la voiture n'est pas très chère (bien que 25 000 € reste une somme pour un petit véhicule) en prix de base, Volkswagen devrait être plus attentif à la finition que sur la première ID.3, qui lui avait valu des remarques de la part de sa clientèle.

Plateforme MEB "Entry" pour l'ID. 2

La future petite allemande va inaugurer la nouvelle base technique qui présente la particularité d'être une traction lorsque le modèle n'accueille qu'une seule machine électrique. La version de base aura une autonomie contenue à environ 300 km, offerte par une batterie de 40 kWh. Au-dessus, un accumulateur de plus de 55 kWh lui permettrait de flirter avec 450 km à l'homologation en cycle mixte. Il s'agirait d'un chiffre haut pour la catégorie, tout comme les 125 kW de puissance de recharge en courant continu qu'elle semble promettre. On ne sait rien à ce jour sur les puissances des motorisations, mais la concurrence laisse penser que l'ID.2 offrira un minimum de 120 ch en entrée de gamme.

Dans la série des modèles qui donnent de l'émotion pour faire passer la pilule de l'électrique, nous avons la Renault 5, bientôt la Renault 4, et à la fin de l'année il y aura la Twingo. Le constructeur français continue de dérouler la pelote qui semble aujourd'hui lui permettre d'aborder positivement sa transition énergétique. Avec une obligation, qui est celle de descendre sous la barre des 20 000 €, voire un peu moins pour un modèle de cette dimension. Pour tenir les délais et les coûts, Renault fabriquera certainement la Twingo en Slovaquie, où pourrait être rapatriée la production de la prochaine génération de Dacia Spring. Elle fera

l'objet, également, de nouvelles techniques de fabrication destinées à abaisser le temps passé sur chaîne (et le temps, c'est de l'argent). Développée sur la plus petite des plateformes électriques de la marque (AmpR Small), la Twingo ne sera pas conçue pour traverser la France en zéro émission. Au mieux, sa batterie LFP lui autorisera 300 km d'autonomie, et sa puissance de charge ne sera pas élevée, voire inexistante dans le cas de l'entrée de gamme, qui devra se contenter d'un chargeur embarqué de 11 kW. L'intérieur sera au diapason, avec l'emploi de matériaux recyclés et une connectivité avancée. La promesse d'une petite voiture électrique à un prix acceptable pourra ainsi être tenue.

**HONDA PRELUDE****Elle revient en hybride**

24 ans après son retrait du catalogue, le nom de Prelude réapparaît chez Honda sous la forme d'un coupé à la motorisation hybride.



Honda dévoile peu à peu les éléments techniques de ce coupé hybride qui sera réellement lancé début 2026.

À partir de **45 000 €***

Commercialisation : **fin d'année**

* Estimation.

Honda ne connaît pas ses meilleures performances commerciales dans l'Hexagone aussi, pour renouer avec le succès, le constructeur japonais ressort le nom de ses anciens modèles. En cherchant à devenir aérodynamique et en embarquant une motorisation hybride, la Prelude se banalise, ressemblant même au duo Toyota GR86 et Subaru BRZ. Ses lignes sont néanmoins plus fluides, mais les nostalgiques regretteront les attributs sportifs du modèle d'origine, produit entre 1978 et 2001. Ils devront aussi se contenter d'une motorisation électrifiée, mais Honda indique que le châssis sera affûté. Le constructeur précise que la plateforme utilisée sera nouvelle et allégée de 90 kg. Les rapports de boîte (celle-ci étant à variateur et donc sans vitesses) pourront être simulés par des palettes au volant, avec un bruit moteur émis par les haut-parleurs. La puissance, à ce stade inconnue, sera certainement supérieure aux 184 ch de l'attelage équipant déjà plusieurs modèles de la marque. L'intérieur n'a pas été dévoilé sur le concept présenté, mais il pourrait signer l'arrivée d'une nouvelle architecture.

PHOTOS HONDA

RENAULT CLIO**Elle change tout !**

La révélation des lignes de la future Clio, peut-être seulement par le biais d'un show car fin 2025, sera un événement. Il s'agira de tout recommencer et de générer de l'émotion pour convaincre.

Le remplacement de la Clio est un exercice à haut risque pour Renault, car le modèle est l'un de ses best-sellers. Devenue familière depuis son lancement, en 1990, la Clio s'est banalisée dans nos esprits et elle est devenue la voiture à tout faire des familles et des entreprises. Elle est un morceau de notre vie, et son format correspond parfaitement à la majeure partie de nos usages. Concurrente depuis toujours de la Peugeot (206, 207, 208) de même format, elle cherchera à prendre une longueur d'avance au travers d'un style s'inspirant du concept nommé "Emblème" révélé au dernier Mondial. Pour cela, elle osera

À partir de **20 000 €***

Commercialisation : **2026**

* Estimation.

La Clio de sixième génération sera plus spectaculaire mais sa plateforme technique évoluera à la marge. Des prototypes sillonnent déjà nos routes.



SB-MEDIEN

une ceinture de caisse marquée et musclera ses épaules, un peu à la manière d'une voiture de sport. Elle arborera également un intérieur très technologique, moderne, et va profiter de la multiplication de la force de calcul de l'électronique embarqué pour un coût qui restera modéré. Cette donnée financière sera aussi celle qui calmera les ardeurs des développeurs châssis et moteurs, car sur ce chapitre, la Clio 6 s'inscrira plutôt dans la prolongation de l'existant que dans l'innovation. Avant de devenir zéro émission, la petite Renault pourrait tirer profit de ses moteurs électrifiés jusqu'à la fin de la décennie.

LANCIA GAMMA

Retour dans le haut de gamme

Entre SUV et berline, Lancia avait hésité. Mais il semblerait que ce soit la seconde solution qui a été retenue, forte de la promesse d'une autonomie de 700 km minimum.



Lancia tente de renaître en France avec un nombre restreint de points de vente. La Gamma sera sa figure de proue.

À partir de **60 000 €***

Commercialisation : **début 2026**

* Estimation

In lui prêtait le joli nom d'Aurélia, mais c'est bien Gamma, un nom apparu chez Lancia au milieu des années 70, qui sera utilisé pour cette berline prévue à la fin de l'année. Longue d'environ 4,60 m, elle sera construite sur la plateforme STLA Medium de Stellantis, à l'instar du Peugeot 3008 ou du DS N° 8. D'abord annoncée comme 100 % électrique, l'agilité technique de sa plateforme lui ouvrira les portes de l'hybride (rechargeable ou non), si le marché le demande. Certainement un peu haute sur pattes avec l'utilisation de grandes roues, elle affichera une évidente recherche aérodynamique pour prétendre à une autonomie élevée, sans doute supérieure à 700 km à l'homologation WLTP. Elle utilisera pour cela les packs batterie ACC (assemblés en France) de 97,2 kWh, mais pourrait proposer une version d'entrée de gamme à 74 kWh, pour environ 600 km d'autonomie. Elle pourra aussi compter sur un chargeur embarqué de 11 kW, (22 kW en option) et atteindra au moins 160 kW de charge en courant continu sur borne rapide.

Et aussi...

- Alfa Romeo Tonale (€ FL)
- Audi Q7 (R N)
- BMW X4 (R N)
- DS 7 (R N)
- Jaguar Type 00 (R N)
- Jeep Recon (R N)
- Mercedes Classe C (€ FL)
- Renault Espace (€ FL)

Jaguar Type 00.



Alfa Romeo Tonale.



Renault Espace.



L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Alfa Romeo

Tonale Alfa Romeo épure l'offre moteurs du SUV de classe intermédiaire Tonale (4,53 m en longueur). Sont retirées du catalogue les deux unités suivantes : le 4 cylindres 1.5 micro-hybride de 130 ch qui composait jusqu'ici l'entrée de gamme et la motorisation hybride rechargeable forte de 190 ch cumulés au cœur de laquelle œuvrait un 4 cylindres 1.3

de 130 ch. La gamme s'articule désormais autour des trois mécaniques telles que décrites dans le tableau ci-dessous. Dans le même temps, le levier de vitesses est remplacé par un sélecteur rotatif placé au même endroit.

De
à 7A
Par Jean Bourquin



Alfa Romeo Tonale

MAX SAROTTO

LA GAMME ALFA ROMEO TONALE

Puissance/Boîte	Autonomie électrique	Finition	Prix	Malus CO ₂ ⁽¹⁾	Malus au poids
Essence hybridation légère					
Hybrid 160 VGT – 4 cyl. 1.5 160 ch/BVR7	–	Sprint/Veloce	44 000/49 500 €	280 € ⁽²⁾	0 €
Diesel					
Diesel 130 – 4 cyl. 1.6 130 ch/BVR7	–	Sprint/Veloce	42 500/48 000 €	898 ou 983 € ⁽²⁾	200 €
Essence hybridation rechargeable					
Hybride rechargeable 280 AT – 280 ch cumulés ⁽³⁾ /BVA8 4x4	69 km	Sprint/Veloce	53 300/58 800 €	0 €	0 €

(1) Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème. (2) Données configurateur Internet. (3) 4 cyl. 1.3 180 ch + électromoteur 90 ch.

Kia

NICOLAS SOLER



Kia Ceed

Ceed et Ceed SW La berline compacte Ceed et son pendant en mode déménageur Ceed SW gagnent un bloc légèrement hybridé, le seul de ce type dans leur offre moteurs mutuelle. Il s'agit du 3 cylindres 1.0 fort de 100 ch associé dans le cas présent à la boîte robotisée à sept rapports dite "DCT7" (boîte mécanique à six rapports pour la variante de ce même bloc privée de l'hybridation légère). Cette motorisation n'est disponible que sous la finition d'entrée de gamme Active déjà fort bien pourvue. La climatisation automatique bizona, l'ouverture et le démarrage sans clé, la caméra de recul, l'écran central de 10,3 pouces (interface smartphone + navigateur GPS) et les jantes alliage de 16 pouces composent son ordinaire. **Ceed 1.0 T-GDI 100 DCT7 MHEV : 29 990 €** sous la finition Active. Malus 2024 : 310 €. **Ceed SW pareillement définie : 30 990 €.** Malus 2024 : 330 €.

Hyundai

Inster La citadine électrique Inster (voir essai p. 38) est disponible en quatre places, et elle a notamment pour atout, à partir de la deuxième finition Intuitive, que les deux sièges arrière coulissent séparément. Mais, fabriquée en Corée du Sud, elle ne donne pas droit au bonus écologique. En parallèle, Hyundai introduit dans la gamme une version équipée d'une banquette arrière retenant trois places, fractionnable en deux parties inégales, laquelle ne coulisse pas. Et là, miracle, l'Inster "cinq places" est éligible au bonus au nom d'une logique administrative absconse impossible à résumer en quelques mots. La version "quatre places" est maintenue au catalogue et les prix de l'Inster sont les mêmes quelle que soit la configuration intérieure retenue, les deux motorisations confondues – 97 ou 115 ch. Lesdits prix varient de 25 000 à 29 250 €, avant déduction du bonus, donc, en ce qui concerne l'Inster cinq places (2 000, 3 000 ou 4 000 € selon le revenu fiscal). La concurrence va adorer.



Hyundai Inster

FREDERICK UNFLATH

Porsche

911 La gamme de la 911 restylée enregistre le retour de la version nommée "Carrera T". Extrapolée de la Carrera de base équipée du "6 à plat" 3.0 biturbo de 394 ch, cette 911 réservée aux puristes se distingue en faisant sienne une boîte mécanique à six rapports (boîte robotisée PDK à huit rapports en ce qui concerne la Carrera). Autres différences par rapport à la matrice, le poids est revu à la baisse selon divers procédés, le châssis est abaissé de 10 mm, les jantes sont plus massives (20 pouces à l'avant, 21 pouces à l'arrière), les roues arrière dirigent et le pack Sport Chrono est fourni de série – nombreuses fonctions destinées à optimiser les performances. **911 Carrera T** : 145 100 €. La 911 Cabriolet décline elle aussi une version Carrera T, et ça, c'est nouveau. Prix : 159 300 €. Malus plein pot, sans surprise.



Porsche 911 Cabriolet Carrera T



Porsche 911 Carrera T

PHOTOS PORSCHE

TOUT CE QUI CHANGE EN 2025

Le budget 2025 de l'automobiliste est, à l'heure où nous imprimons, enfin là... ou presque ! Il se caractérise par une division par deux des aides à l'électrification. Acquérir une voiture 100% électrique deviendra de fait plus coûteux. Le malus écologique envisagé (mais pas encore validé) toucherait largement les berlines et les SUV les plus vendus du marché. Enfin, les primes d'assurance vont augmenter sensiblement en 2025.

Par **Bertrand Gay**

Petit à petit, les principaux éléments financiers relatifs à l'usage de l'automobile sont apparus au cours de la fin de l'année passée. Ils donnent une image plus claire de ce qui attend les automobilistes pour 2025. Rappelons que le contexte économique n'incite plus l'État à de folles dépenses. En clair, cela signifie que l'enveloppe budgétaire qui se montait, en 2024, à 1,5 milliard d'euros pour l'ensemble des dispositifs de soutien à l'électrification destinés aux acheteurs de véhicules a fondu. Elle n'est plus que de 700 millions d'euros pour 2025. La plupart des aides ont été revues, certaines ont disparu ou font l'objet de conditions d'accès plus restreintes.





La grille rabotée du bonus 2025 suffira-t-elle à soutenir les ventes des voitures électriques du segment B ?

Un bonus conditionnel et plus rare

Les nouvelles dispositions du bonus répondent à ce besoin de recentrage du dispositif et de frugalité financière. Notons que ce décret est entré en application le lundi 2 décembre 2024, dès le lendemain de sa parution. Cela a au moins le mérite de la clarté et de la simplicité. L'attribution de ce bonus dépend de plusieurs conditions qui doivent toutes être remplies :

- Le prix du véhicule ne doit pas excéder les 47 000 € ;
- Son poids doit être inférieur à 2,4 tonnes ;
- Ses émissions de CO₂ doivent être inférieures à 20 g/km sur le cycle d'homologation ;
- Le score environnemental tel que défini par la méthodologie de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), aussi dite "de la transition écologique", doit être supérieur à 60 points sur une échelle allant de 0 à 80.

Rappelons que ce dispositif entré en vigueur l'an dernier a pour objectif de pénaliser les voitures électriques produites hors de l'Union européenne mais qu'en raison des règles de l'Organisation mondiale du commerce, il n'est pas possible de l'exprimer ainsi. Mais, il est possible de réglementer sur des bases techniques et pour cela l'Ademe a défini un score écologique reposant sur de nombreux éléments : nature de l'électricité utilisée par le site de production de la batterie et d'assemblage du véhicule, taille de la batterie et du véhicule, et distance à parcourir pour arriver en France. L'ensemble donne un équivalent CO₂ qui constitue la base du score compris entre 0 et 80.

La base de données de l'Ademe comprend 677 véhicules (voitures particulières et utilitaires légers). Chaque variante de modèle y est détaillée et comptée comme une unité. Ainsi, il



Xavier Horent, délégué général de Mobilians, déplore la dégradation des relations entre la filière automobile et le législateur.

FLORIAN GROUT

existe 48 variantes de Volkswagen ID.4, 11 variantes de Renault Mégane E-Tech et 12 de Citroën ë-C4. Cette liste détaillée précisément ne comprend aucun véhicule produit en Asie à l'exception notable de la Mazda MX-30 qui atteint la barre de l'éligibilité grâce à sa petite batterie de 35 kWh et la faible empreinte carbone de sa production assurée par l'usine d'Ujina 1 à Hiroshima.

Ces quatre critères donnent accès au bonus 2025 dont la détermination du montant a changé. Le décret 2024-1084 du 29 novembre dernier assujettit le montant du bonus au revenu fiscal de référence par part (RFR/P), tel que défini par l'administration fiscale au titre de l'impôt sur le revenu. *A priori*, l'année de référence est l'année N - 1. Les montants du bonus sont les suivants :

- 4000 € pour les ménages dont le RFR/P est inférieur ou égal à 16 300 euros ;
- 3000 € si le RFR/P est compris entre 16 301 et 26 200 € ;
- 2000 € s'il est supérieur à 26 200 euros.

Tout en ayant largement raboté le bonus, le législateur a donc assujéti le montant du bonus aux revenus. Cela permet, dans une moindre mesure, de compenser la suppression de la prime à la conversion, mais complique le dispositif. Xavier Horent, délégué général de Mobilians, l'organisation professionnelle qui représente toutes les entreprises de la distribution, déplore "un bonus mis en place sans que la filière ne soit concertée, ce qui constitue un problème quant à la méthode utilisée".

Par ailleurs, le législateur a plafonné l'enveloppe du bonus à 690 millions d'euros. En estimant que le montant moyen du bonus soit de 3 000 euros, les 230 000 premières transactions de l'année sont couvertes, mais pas les suivantes. Si le bon démarrage de la Renault 5 E-Tech se confirme dans les carnets de commandes du premier semestre et si les Citroën ë-C3 trouvent leur public, les 690 millions pourraient être épuisés vers le mois d'octobre. Le couperet tombera-t-il brutalement comme ce fut le cas pour le leasing social en février 2024, ou le dispositif sera-t-il adapté en cours d'année au vu de la trajectoire d'épuisement des crédits ? Tout est possible.

VINCENT ISOREL / IP3 / MAXPPP



Le score environnemental défini par l'Ademe repose sur de nombreux critères : nature de l'électricité utilisée par le site de production des voitures électriques, celle de leurs batteries et impact CO₂ du transport des voitures jusqu'en France.

SHUTTERSTOCK

Un malus toujours plus élevé

La situation législative n'est pas encore calée concernant le malus. Il faudra pour cela attendre l'adoption du budget 2025, qui n'a pas été voté fin 2024 et doit de nouveau être présenté prochainement au Parlement. En attendant un texte définitif, la grille du malus 2024, avec déclenchement à 118 g/km de CO₂, s'applique en ce début d'année 2025. Par la suite, nous voyons de fortes probabilités pour que le malus 2025 s'appuie sur les travaux déjà menés en novembre au Sénat, mais sans certitudes. Cet amendement proposé lors de la première lecture au Sénat du projet de loi de finances 2025 décalait la grille du malus de 5 g/km tout en maintenant un plafonnement des montants à 60 000 €. Ce chiffre y était atteint dès 189 g/km



PORSCHE

Les sportives abordables comme les premiers prix de Porsche 718 verront leur prix final doubler après application du nouveau malus.

MALUS CO₂ 2024 ET PROJECTION POUR 2025 ET 2026

La colonne "malus 2024" est celle qui s'applique tant que la loi de finances 2025 n'est pas votée. Les colonnes 2025 et 2026 reproduisent la grille proposée lors des derniers travaux au Sénat.

ÉMISSIONS DE CO ₂ *	MALUS 2024	MALUS 2025	MALUS 2026	ÉMISSIONS DE CO ₂ *	MALUS 2024	MALUS 2025	MALUS 2026
en g/km	en euros	en euros	en euros	en g/km	en euros	en euros	en euros
106	0	0	0	154	2918	4026	5404
107	0	0	0	155	3119	4279	5715
108	0	0	50	156	3331	4543	6126
109	0	0	75	157	3552	4818	6537
110	0	0	100	158	3784	5105	7248
111	0	0	125	159	4026	5404	7959
112	0	0	150	160	4279	5715	8770
113	0	50	170	161	4543	6126	9681
114	0	75	190	162	4818	6537	10692
115	0	100	210	163	5105	7248	11803
116	0	125	230	164	5404	7959	13014
117	0	150	240	165	5715	8770	14325
118	50	170	260	166	6126	9681	15736
119	75	190	280	167	6537	10692	17247
120	100	210	310	168	7248	11803	18858
121	125	230	330	169	7959	13014	20569
122	150	240	360	170	8770	14325	22380
123	170	260	400	171	9681	15736	24291
124	190	280	450	172	10692	17247	26302
125	210	310	540	173	11803	18858	28413
126	230	330	650	174	13014	20569	30624
127	240	360	740	175	14325	22380	32935
128	260	400	818	176	15736	24291	35346
129	280	450	898	177	17247	26302	37857
130	310	540	983	178	18858	28413	40468
131	330	650	1074	179	20569	30624	43179
132	360	740	1172	180	22380	32935	45821
133	400	818	1276	181	24291	35346	48901
134	450	898	1386	182	26302	37857	51912
135	540	983	1504	183	28413	40468	55023
136	650	1074	1629	184	30624	43179	60000
137	740	1172	1761	185	32935	45821	60000
138	818	1276	1901	186	35346	48901	60000
139	898	1386	2049	187	37857	51912	60000
140	983	1504	2205	188	40468	55023	60000
141	1074	1629	2370	189	43179	60000	60000
142	1172	1761	2544	190	45821	60000	60000
143	1276	1901	2726	191	48901	60000	60000
144	1386	2049	2918	192	51912	60000	60000
145	1504	2205	3119	193	55023	60000	60000
146	1629	2370	3331	194	60000	60000	60000
147	1761	2544	3552	195	60000	60000	60000
148	1901	2726	3784	196	60000	60000	60000
149	2049	2918	4026	197	60000	60000	60000
150	2205	3119	4279	198	60000	60000	60000
151	2370	3331	4543	199	60000	60000	60000
152	2544	3552	4818	200 et +	60000	60000	60000
153	2726	3784	5105				

* Normalisées selon la norme WLTP.

de CO₂. Cela toucherait l'entrée de gamme de marques de voitures de sport telles les Porsche 718 Cayman ou Boxster et leurs 201 g/km de CO₂. Ainsi, le premier prix d'un Cayman, 65 847 €, se verrait lesté de 60 000 € de malus. Outre Toyota et sa GR Yaris, les GTI du groupe Volkswagen (VW Golf GTI et R, Audi S3 et RS3, Cupra Leon VZ ou Skoda Octavia RS) seraient concernées par des malus conséquents : la première Golf GTI à 49 750 euros écoperait de 6 537 € de malus. Chez Mercedes-AMG, ni l'A 35, ni l'A 45 n'échapperaient aux 60 000 € additionnels.

Vu de Bercy, l'autre extrémité du marché doit aussi être visée : celle des centaines de milliers de voitures qui deviendraient redevables de quelques centaines d'euros. Le décalage du nouveau malus permettrait de toucher le cœur du marché français, celui des berlines et SUV du segment B : dans le tableau ci-contre, avec ses 128 g/km de CO₂, une entrée de gamme Peugeot 2008 avec le moteur 100 ch n'échappe pas à un malus de 400 €.

Enfin, les émissions de CO₂ sont désormais individualisées à la version près et tiennent compte des options : jantes et toit ouvrant peuvent ajouter quelques g/km de CO₂ et faire grimper la facture.

Des aides qui disparaissent

La frugalité économique ambiante a eu raison des deux volets du bonus écologique qui concernaient les véhicules utilitaires légers d'une part et, d'autre part, les quadricycles L6 et L7e tels la Citroën Ami et la Mobilize Duo. Notons également que la prime à la conversion n'est pas reconduite pour 2025. Ce dispositif complexe n'avait que partiellement démontré sa pertinence.

MOBILIZE



Un retrofit à minima

Dans l'enveloppe globale, 10 millions d'euros sont consacrés à l'aide au retrofit d'un véhicule thermique en véhicule électrique. Sacrilège pour les puristes, le retrofit peut se concevoir dans des cas bien précis, tel celui des utilitaires légers équipés et transformés et dont l'accès à certains centres-villes est menacé. Mais pour les voitures particulières, le marché reste marginal. Bien que moins généreuse que l'an passé, une aide au retrofit est accessible dans les mêmes conditions avec une modulation en fonction du revenu fiscal de référence par part. Si celui-ci est



Diminution des aides pour un marché du retrofit qui reste marginal.

S. HENSE / H. LUCAS / AFP

inférieur à 16 300 €, cette aide couvre 80 % du coût de la transformation avec un plafonnement à 5 000 €. Dans le cas de revenus supérieurs à 16 300 € par part fiscale, l'aide au retrofit est de 1 500 €. Rappelons que cette opération doit concerner une voiture diesel immatriculée avant le 1^{er} janvier 2011 ou essence à condition que sa première mise en circulation date d'avant le 1^{er} janvier 2006.

Le malus au poids rattrape les hybrides rechargeables

D'après les informations en notre possession, le malus au poids est reconduit pour 2025 et concerne désormais les hybrides rechargeables. Ils bénéficiaient en 2024 d'une dérogation qui est supprimée. Néanmoins, comme rien n'est simple, les hybrides rechargeables verront leur masse de référence réduite de 200 kg s'ils sont capables d'offrir une autonomie supérieure à 50 km en mode 100 % électrique. Par ailleurs, il semble que le malus au poids s'applique, comme l'an passé, dès que le poids du véhicule dépasse 1 800 kg. Rappelons que le poids retenu est la "masse en ordre de marche",

c'est-à-dire le poids du véhicule, avec ses fluides moteur, le réservoir de carburant rempli à 90 % et comprend également la roue de secours et l'outillage si la voiture en est dotée. S'ajoutent 75 kg simulant un conducteur ; le chiffre sur lequel repose la taxation est donc supérieur de 100 à 150 kg à celui du poids à vide. Un abattement est consenti pour les familles nombreuses (à partir de 3 enfants) pour lesquelles la masse faisant l'objet de la taxe est réduite de 200 kg par enfant. Cette réduction ne concerne qu'un seul véhicule à cinq places ou plus par bénéficiaire.



L'exclusion des voitures classées Crit'Air 3 pose un problème d'équité qui frise le cynisme.

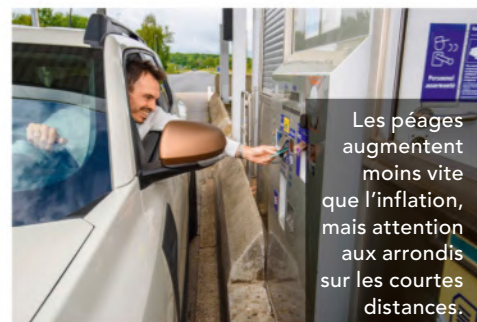
SHUTTERSTOCK

Les ZFE-m chassent les Crit'Air 3

Les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) deviennent plus restrictives. Depuis le 1^{er} janvier 2025, les voitures classées Crit'Air 3, c'est-à-dire les diesels d'avant 2011 et les essence d'avant 2006, sont interdites de circuler, du lundi au vendredi de 8 heures à 20 heures, dans les métropoles de Paris, Clermont-Ferrand, Strasbourg, Rouen, Reims, Aix-Marseille, Nice, Saint-Étienne et Toulouse. Des interdictions pleines de bonnes intentions mais un problème social majeur. "Les conducteurs qui ont besoin de leur voiture tous les jours, qui n'ont pas d'autre choix parce qu'ils habitent dans des zones éloignées des transports en commun ou travaillent loin de chez eux en horaire décalé, à qui on n'offre donc pas d'alternative satisfaisante, entendent déjà dire tous les jours que c'est mal, s'agace Nathalie Troussard, secrétaire générale

Assurance, péages et cartes grises en hausse

- **Assurance** : répercussion de la hausse des coûts de la main-d'œuvre (5,5 % en 2024). Hausse de la contribution "catastrophes naturelles" prélevée par l'État (9 % de la prime au lieu de 6 %).
- **Péages autoroutiers** : augmentation des prix fixée par l'État à 0,92 %. Un niveau trois fois plus faible que l'inflation, c'est à souligner.
- **Carburants** : pas de pénurie de brut en vue dans les prochains mois. Mais la hausse du dollar par rapport à l'euro (+ 3 % l'an dernier) a amorti la baisse naturelle du brut.
- **Loi Montagne** : en théorie, elle s'applique enfin dans les départements et les communes concernés. Chaussettes à neige ou pneumatiques adaptés aux conditions hivernales obligatoires.
- **Cartes grises** : certaines régions ont d'ores et déjà voté des hausses pour 2025. Normandie, Bretagne et Centre-Val de Loire ont fixé le CV au maximum autorisé, soit 60 euros.



Les péages augmentent moins vite que l'inflation, mais attention aux arrondis sur les courtes distances.

ERIC MONTGOMERY

de la Ligue de défense des conducteurs. *Que leur budget restreint devienne un facteur supplémentaire d'ostracisation est déjà scandaleux. Mais faire semblant de nous demander ce que nous en pensons, c'est ajouter une sacrée dose de cynisme à cette injustice !*"

Les associations demandent à minima une suspension de cette mesure d'autant plus injuste que le législateur vient de supprimer la prime à la conversion. Cette dernière aberration a retenu l'attention de Patrick Ollier, président de la métropole du Grand Paris : il a annoncé dans une interview publiée par *Le Parisien*, le 17 décembre 2024, la création d'un pass ZFE. Celui-ci permettra aux véhicules chassés de circuler en semaine 24 jours par an. Une plateforme Internet sera mise en place courant janvier pour demander ce pass.

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

Bien que la nouvelle grille du malus écologique ne soit pas encore connue, ne doutons pas qu'elle sera durcie, l'incertitude étant de savoir jusqu'à quel point. Par ailleurs, la situation financière du pays a amené la division par deux des aides à la transition vers les véhicules électrifiés. Cela se traduit par la suppression de certains dispositifs et une forte baisse des bonus. Enfin, une nouvelle mouture du leasing social serait en préparation pour le second semestre. Ses conditions seraient plus serrées qu'en 2024 pour mieux cibler le dispositif. Bercy souhaite éviter de vaporiser 650 millions d'euros pour 50 000 bénéficiaires. Ces derniers avaient su saisir la bonne affaire... qui ne se reproduira pas en 2025.

Les aides à l'acquisition des quadricycles électriques L6 et L7e disparaissent. Les constructeurs vont adapter leurs prix pour rester attractifs.

QU'EST-CE Q MA GUEU

Avec sa gueule digne d'un concept car, ses dimensions hors du commun et sa fiche technique impressionnante, le Cybertruck a tout du *bad boy* sur 4 roues. Et pourtant, derrière son apparence peu engageante, il cache de véritables aptitudes familiales.

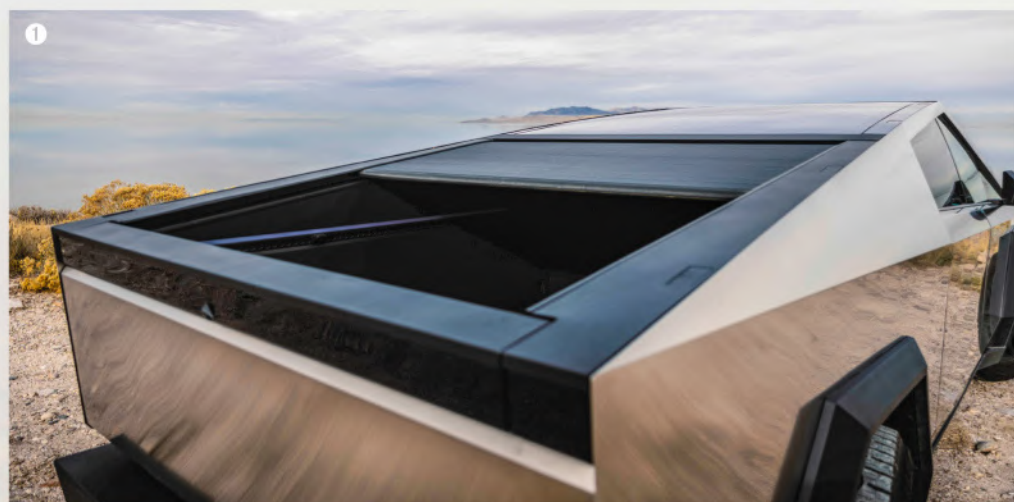


**U'ELLE A
LE?**

C'est l'une des règles d'or de Tesla : chaque nouveau modèle doit faire couler beaucoup d'encre. Mais si les Model S, X, 3 et Y faisaient parler, c'était surtout par leurs prestations qui dépassaient alors de très loin celles de leurs concurrentes. Avec le Cybertruck, la marque semble opérer un virage à 180°. Ce qui marque d'abord lorsque l'on découvre ce pick-up, c'est son esthétique. Un modèle de série entièrement dépourvu de courbes et vêtu d'une carrosserie en acier inoxydable brut, sans peinture ni vernis, c'est du jamais-vu. De surcroît, l'auto surprend, de ce côté-ci de l'Atlantique, par ses dimensions. Large comme un gros utilitaire (2,20 m), il est surtout aussi long qu'une limousine (5,68 m).

L'impression d'avoir affaire à un teckel sur 4 roues est accentuée par le profil triangulaire et une hauteur à peine supérieure à celle d'un SUV (1,79 m). À titre de comparaison, le pick-up le plus vendu en France, le Ford Ranger, n'est long "que" de 5,36 m mais affiche 1,87 m sous la toise. Autre particularité de la carrosserie du Cybertruck, l'utilisation de métal nu donne l'impression d'être en présence d'une boîte en fer blanc. Tesla invente ainsi la voiture neuve qui a déjà l'air (très) usée.

En comparaison, l'habitacle paraît soigné. Car si le plancher est habillé d'un caoutchouc qui rappelle qu'un pick-up, c'est avant tout un véhicule destiné à aller de chantier en chantier, les autres matériaux sont de facture honorable et leur assemblage ne souffre pas la critique.



❶ Longue et large, mais peu haute, la benne peut accueillir plus de 3000 dm³ de marchandises. ❷ Ces dernières sont protégées grâce à un rideau qui se commande électriquement depuis l'extérieur, couplé au verrouillage centralisé. ❸ Tesla ne s'est pas embarrassé à soigner les détails. Non protégés, les moyeux de roue se couvrent immédiatement d'une couche de rouille, heureusement superficielle.



PLUS
Agilité
Luminosité à bord
Efficience sur autoroute

—

MOINS
Présentation extérieure
Volant rectangulaire
Impossible à garer... chez nous



L'avis de Cédric Moranois



Son design me laisse froid et le volant rectangulaire est une véritable gêne à l'usage.

40%
Quotient
Émotionnel

À l'image de l'auto, le pare-brise affiche des dimensions inhabituelles. La vue sur la route est imprenable, même si les montants sont source d'angles morts.

Le large bandeau blanc qui court des contre-portes à la planche de bord (une option gratuite) ajoute à l'impression générale de qualité et apporte de la luminosité à bord. Malgré les vitres latérales façon meurtrières, les passagers ne se sentiront de toute façon pas engoncés. D'une part parce que les impressionnants pare-brise, aussi plat que celui d'une Fiat Panda de première génération, et toit vitré, donnent la sensation de voyager à bord d'une véranda. D'autre part parce que l'espace ne manque ni pour les jambes, ni pour les coudes. Seuls les plus d'1,90 m verront, à l'arrière, leur crâne flirter avec le pavillon.

Le Cybertruck, ce n'est toutefois pas qu'un look digne de Mad Max et un habitacle douillet. Les caractéristiques techniques sont aussi déraisonnables.

Comme tout véhicule électrique à 4 roues motrices, il s'assure les services de plusieurs moteurs. La version de notre essai, sobrement baptisée All-Wheel Drive ("4 roues motrices" en français), est la plus sage inscrite au catalogue. Son duo mécanique, un moteur placé sur chaque essieu, développerait aux environs de 600 ch. L'emploi du conditionnel est ici de rigueur car, à l'instar de ce que faisait Rolls-Royce il y a quelques décennies, Tesla n'indique aucun chiffre de puissance. La marque se contente de spécifier que la ➤



Les angles saillants de la carrosserie interdisent au Cybertruck de répondre aux normes européennes de collision.



❶ Les occupants de la banquette profitent d'un espace généreux et peuvent régler la climatisation depuis une tablette sise entre les sièges avant. ❷ Le seuil très élevé de la benne ne facilite pas le chargement d'objets lourds. Lourd, le volet l'est également. Et il ne profite d'aucune assistance électrique à la fermeture.



version Cyberbeast, encore plus folle avec ses 3 moteurs, atteint 845 ch. Tout cela a, évidemment, des conséquences sur le poids de l'engin. Comptez quasiment 3 tonnes à vide (2995 kg précisément) pour "notre" Cybertruck qui, en contrepartie, se targue d'une capacité de remorquage atteignant 4990 kg.

Volant (rectangulaire) en mains, ce qui étonne de prime abord, c'est que l'arrivée de la puissance semble se faire de manière progressive.

La marque annonce pourtant un 0 à 100 km/h abattu en 4,3 s, soit un temps à peine supérieur à celui d'une Porsche 911 Carrera. Mais, visiblement, notre exemplaire d'essai n'était pas dans son meilleur jour même si, sur autoroute, il ne lâchait pas d'un pouce les berlines sportives allemandes.

La principale surprise sur ce terrain est sa consommation. En adoptant un rythme "à l'euro-péenne", c'est-à-dire aux environs de 130 km/h, nous avons relevé à peine 20 kWh/100 km. Dans ces conditions, la batterie, dont la capacité brute est estimée à 123 kWh (110 à 115 kWh net), permet d'assurer sans peine les 547 km d'autonomie promis. Ce ne sera, en revanche, pas du tout le



À côté du Cybertruck, cette Ford Fiesta n'en mène pas large.



**PLUS PUISSANT QUE NOMBRE DE GT
MAIS LOURD COMME UNE CAMIONNETTE
CHARGÉE, LE CYBERTRUCK NE VOUS
COLLE PAS AU SIÈGE ●●●**

cas si l'on emprunte le réseau secondaire. Dans ces conditions, les incessantes phases de freinage et de relance font grimper l'appétit au-delà des 30 kWh/100 km.

Et l'incroyable agilité, au vu des dimensions et du poids, de l'engin incite à user et abuser des dites phases. Le secret du Cybertruck pour se montrer aussi alerte, ce sont ses 4 roues directrices. L'essieu arrière affiche en effet, depuis une récente mise à jour, un angle de braquage maximal de 10°. Tesla jure ainsi que son pick-up braque aussi court qu'un Model Y. La forme inhabituelle du volant se révèle toutefois gênante lorsqu'il s'agit d'enchaîner les virages. Mettons également au crédit du Cybertruck, quel soit l'état de la route, l'amortissement fait un travail remarquable. Ni trop souple, ni

trop ferme, le confort profite de la combinaison d'une suspension pneumatique adaptative et de pneumatiques certes durs (ce sont des références tout-terrain fournies par Pirelli ou Goodyear en 285/65 R 20) mais dont le flanc très haut permet d'obtenir un léger effet "coussin d'air".

En ce qui concerne la suspension, celle-ci permet de faire varier la garde au sol simplement en pianotant sur la tablette tactile. Pratique pour évoluer en hors-piste mais également lorsqu'il s'agit de charger les bagages, ou des objets bien plus encombrants puisque la benne accueille plus de 3 000 dm³. Comme toujours chez Tesla, le capot avant accueille un volume de chargement supplémentaire, dit "frunk" (pour "front trunk", soit "coffre avant"), de 201 dm³. ■

TESLA CYBERTRUCK 37

All-Whell Drive 600 ch / 123 kWh

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance	■ 600 ch (estimation)
Couple	■ 712 Nm (estimation)
Type	2 électriques synchrones à rotors à aimants
Puissance fiscale	sans objet
Transmission	aux 4 roues
Boîte/ nombre de rapports	réducteur / 1
Batterie / cap. brute (nette)	■ Li-ion / 123 (115) kWh (estimation)

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 12,1 m
Pneumatiques	285/60 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	5,68/2,20/1,79/3,64 m
Poids/tractable freiné	2 995/4 990 kg

Performances	
0 à 100 km/h	■ 4,3 s
Vitesse maxi	■ 180 km/h

Coffre	
Volume AV / AR (benne)	■ 201 / 3 223 dm ³

LE BUDGET

Prix	79 990 \$ (États-Unis) - env. 77 070 €
Bonus écologique (CO ₂)	sans objet
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾	79 990 \$
Garantie	4 ans / 50 000 miles (env. 80 500 km) ⁽²⁾

(1) Options incluses. (2) Airbags : 5 ans / 60 000 miles (env. 96 600 km) - Batterie : 8 ans / 150 000 miles (env. 241 400 km).

Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, aides park. AV/AR, caméras 360°, clim auto trizone, cond. semi-auton. niv. 2, feux AV matriciels, induction (x 2), jtes acier 20 pces, prise 120 V/240 V, sièges AV élec/chauff., surv. angles morts, susp. pneum. adapt., multimédia écran tactile 18,5 pces/GPS/radio 15 HP/Android Auto et Apple CarPlay sans fil, toit vitré pano...

Options

Batterie supplémentaire (16 000 \$ - env. 15 500 €), borne de recharge domestique (550 \$ - env. 530 €), cond. autonome niveau 3 (8 000 \$ - env. 7 730 €), enjoliveurs de roue Cyber (3 500 \$ - env. 3 380 €)

Consommation/Autonomie/Recharge	
Mixte	■ env. 25 kWh/100 km
Autonomie	■ 547 km
Chargeur AC/DC	■ 11 / 250 kW
Tps de charge 11 / 250 kW	■ NC / env. 40 mn ⁽³⁾

(3) 10 à 80 %.

Note EuroNCAP	Sans objet
Pays de fabrication	États-Unis

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Sur l'utilité d'un tel mastodonte sur nos routes, Tesla apporte une réponse sans équivoque : le Cybertruck ne sera pas importé en Europe. Outre-Atlantique, en revanche, il offre une alternative crédible, mais coûteuse, aux gros pick-up à moteur atmosphérique V8.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie





Prise



multiple

La Hyundai Inster propose deux versions de la citadine 100% électrique. Ce format de poche soigne également l'ambiance à bord, la modularité et l'équipement jusqu'à donner l'impression d'offrir plusieurs voitures en une.



L'avis de Guy L'Hospital



La Hyundai Inster sait tout faire. C'est en tout cas l'impression qu'elle me donne.

90%
Quotient
Émotionnel

L'intérieur clair pied-de-poule est réservé à la finition Creative, la plus chère. À l'avant, les deux assises sont collées l'une à l'autre mais restent indépendantes.

La guerre des prix fait rage du côté des petites voitures électriques, prêtes à tout pour passer sous la barre des 25 000 €, cocher les bonnes cases afin de bénéficier d'un bonus écologique rabougri et séduire une nouvelle clientèle. Ainsi, Citroën, Fiat, Renault, quelques constructeurs chinois bien évidemment, mais également Hyundai avec son Inster inédite se positionnent sur la ligne de départ.

Pénalisée en raison de sa fabrication en Corée du Sud et donc en théorie privée de bonus, la petite Inster n'a pas dit son dernier mot. En finition Creative, avec la plus grosse batterie (49 kWh) et le plus puissant des moteurs (115 ch), elle s'affiche à 29 250 € mais s'offre des équipements jamais vus dans la catégorie des pures citadines. Lisez plutôt : accès et démarrage mains-libres ; aide au parking avant/arrière et caméra de recul ; sièges arrière indépendants et coulissants ; Bluetooth ; chargeur bidirectionnel (V2L) avec prise 230 V ; chargeur induction ; climatisation bizona ; détecteurs d'angles morts

par caméras ; régulateur de vitesse adaptatif... pour ne citer que les principaux.

La Hyundai Inster cache bien d'autres qualités. Aussi large (1,61 m) que haute (1,61 m avec les barres de toit), elle tient dans 3,83 m de long et s'installe dans la catégorie des petites citadines, celle de la future Twingo. Avec un empattement de 2,58 m, elle profite d'un vaste espace habitable, comparable à ce qui se fait dans la catégorie supérieure. En donnant un peu de hauteur à l'Inster, les ingénieurs coréens ont permis l'adoption de sièges arrière indépendants et coulissants (sauf sur la version de base, nous y reviendrons...). Les occupants assis aux places arrière disposent d'un espace particulièrement généreux lorsqu'ils reculent au maximum leur siège. Dans ces conditions, la capacité de chargement passe de 351 à 238 dm³. La petite Inster ne manque ainsi pas d'épater par sa modularité. Les dossiers des quatre sièges se rabattent vers l'avant pour former une véritable plateforme de repos, il est vrai peu utile au quotidien ! En ne rabattant que les dossiers du côté droit, l'Inster, tel un break, peut accueillir de longs objets. À l'avant, les deux





① L'instrumentation numérique propose différents graphismes. Pour recharger la batterie, il faut près de cinq heures avec le chargeur 11 kW et un peu plus d'une demi-heure sur borne rapide. ② La caméra à 360° est intégrée au pack Sécurité à 1 050 €. On peut faire pivoter l'auto sur l'écran pour mieux voir les obstacles.



assises sont collées l'une à l'autre, avec porte-gobelets intégrés, donnant l'impression d'une banquette, sans toutefois pouvoir s'y installer à trois. D'autres astuces méritent d'être saluées, comme les multiples vide-poches, crochets de maintien, prises USB, 12 V et même 230 V.

Avec son moteur avant de 115 ch, la plus petite des Hyundai se montre particulièrement alerte en ville.

Elle profite de plusieurs modes de conduite, pour préserver l'autonomie ou au contraire dynamiser la conduite. D'après les chiffres fournis par le constructeur, l'Inster affiche une masse inférieure à 1 500 kg. Malgré cela, l'autonomie ne dépasse pas les 360 km avec la plus grosse des batteries, selon le cycle WLTP. Pour ce premier essai, nous avons mesuré une consommation de 19 kWh/100 km sur autoroute, soit une autonomie réelle de 250 km. L'Inster est bien évidemment plus à son aise en ville, son environnement naturel, où elle ne devrait avoir aucun mal à reproduire la consommation indiquée par Hyundai : 15,1 kWh/100 km. Avec son chargeur embarqué de 11 kW, il suffit de 4 h 45 pour faire le plein. Sur route, en se branchant sur une →

L'INSTER NE RECHIGNE PAS À PRENDRE LA ROUTE MÊME SI SON TERRAIN DE PRÉDILECTION RESTE LA VILLE ●●●



borne de 120 kW au minimum, il faut compter 30 mn pour passer de 10 à 80 %. Comme une grande, en sorte.

À l'exception de bruits aérodynamiques assez marqués, l'Inster reste agréable à conduire.

Sa sellerie aux motifs pied-de-poule manque certes de maintien, mais la suspension assure un bon confort, quel que soit le type de parcours, pourvu que l'état de la chaussée ne soit pas trop dégradé. L'ambiance intérieure est chaleureuse avec des matériaux clairs, même s'ils sont peu plaisants au toucher. L'instrumentation, qu'il

s'agisse du combiné principal ou de l'écran central multimédia, est particulièrement complète et lisible. La navigation connectée offre un véritable planificateur d'itinéraire sans avoir à appairer un smartphone.

Reste l'épineuse question du bonus dont les versions quatre places sont hélas privées. Le premier niveau de finition, en se contentant d'une simple banquette non coulissante, homologué 5 places, avec la petite batterie et le moins puissant des moteurs, parvient à dépasser le score environnemental minimal pour profiter du bonus écologique et peut donc s'afficher à 23 000 €, aide déduite. Qui dit mieux ? ■

PLUS
Habitabilité/modularité
Ambiance à bord
Conduite plaisante

MOINS
Bonus à 0 € en 4 places
Sellerie pied-de-poule
sur Creative uniquement
Bruits d'air

Malgré la masse contenue, l'autonomie n'atteint pas 400 km avec la plus grosse des batteries.

INSTER : LA GAMME

VERSION	42 KWH/97 CH	49 KWH/115 CH	BONUS
Inster	25 000 €	—	2 000 €*
Intuitive	26 500 €	28 500 €	0 €
Creative	—	29 250 €	0 €

* Uniquement en version 5 places. Bonus de 2 000, 3 000 € ou 4 000 € selon revenu fiscal.



À L'EXCEPTION DE BRUITS AÉRODYNAMIQUES ASSEZ MARQUÉS, L'INSTER SE MONTRE AGRÉABLE À CONDUIRE ●●●

HYUNDAI INSTER

115 ch Creative

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 115 ch
Couple maxi	■ 147 Nm
Type	synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	NC
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1
Batterie/cap. brute (nette)	Li-ion/NC (49 kWh)

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,6 m
Pneumatiques	205/45 R 17

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	3,83/1,61/1,58/2,58 m
Poids/tractable freiné	1410 kg/impossible

Performances	
0 à 100 km/h	■ 10,6 s
Vitesse maxi	■ 150 km/h

Coffre	
Volume de coffre mini/maxi	■ 238/351 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 29250 €
Bonus écologique (CO ₂)	■ 0 € ⁽¹⁾ (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	32090 €
Garantie	■ 5 ans, km illimité

(1) Sur version 5 places à 25000 €, bonus de 2000 € (ou 3000 € ou 4000 € selon revenu fiscal). (2) Bonus et options inclus.

Équipements de série ■

7 airbags, accès/dém. mains-libres, aide park. AV/AR + cam. recul, banquette AR coulissante, Bluetooth, chargeur inversé (V2L) avec prise 230 V, clim auto bizona, dét. angles morts, dét. pluie/lum., dossiers sièges AV rabattables, ESP, induction, instr. num. 10,25 pces, jtes all. 17 pces, LED, rég. vit. adapt., rétro int. photochromatique, rétros rab. élec., sell. beige à motifs pied-de-poule, syst. multimédia écran tactile 10,25 pouces/navigation connectée...

Options

Peint. métall. (600 €), peint. mate (800 €), pack Hiver (pompe à chaleur + précond. batterie : 990 €), pack Sécurité (aff. angles morts par cam. + cam. 360° + alerte sécurité AR avec fonction freinage : 1050 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge	
Consommation mixte	■ 15,1 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■ 360 km
Chargeur AC/DC	■ 11/100 kW
Temps de charge prise dom. 2,3 kW/bornes 11/50/100kW	22 h / ■ 4 h 45/58 mn ⁽³⁾ / 39 mn ⁽³⁾ /30 mn ⁽³⁾

(3) 10 à 80 %.

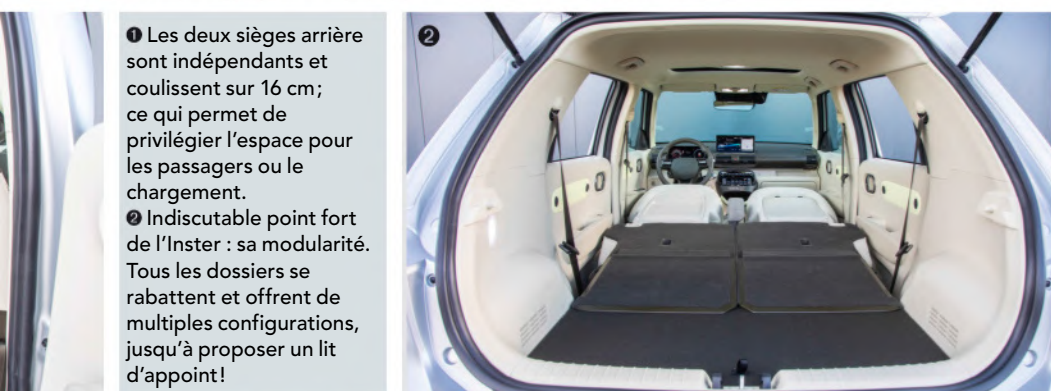
Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Corée du Sud

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Plus petite que les autres citadines 100% électriques, la Hyundai Inster promet des prestations semblables voire supérieures à ce que l'on trouve dans cette catégorie. Dommage qu'il faille choisir entre les sièges arrière indépendants et le bonus écologique.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



① Les deux sièges arrière sont indépendants et coulissent sur 16 cm; ce qui permet de privilégier l'espace pour les passagers ou le chargement.
② Indiscutable point fort de l'Inster : sa modularité. Tous les dossiers se rabattent et offrent de multiples configurations, jusqu'à proposer un lit d'appoint!



SANS FIORITURES



Vous souvenez du Frontera ? Ce très rustique 4x4 Opel des années 90. Le voilà de retour avec un tout autre esprit. Le petit nouveau remplace feu le Crossland X, chipe les affaires de son futur cousin le Citroën C3 Aircross, affiche un look tendance et des tarifs plutôt attractifs. Le tout pour aller chercher des noises à un certain Dacia Duster ?

Par **David Bouillaux** Photos **Yann Lefebvre**



la surprise générale, Opel grille la priorité à Citroën en dévoilant son tout nouveau SUV urbain avant l'arrivée d'ici quelques semaines du C3 Aircross, dont nous vous reparlerons début février. Comme c'est désormais la règle au sein du groupe Stellantis (et chez les autres aussi d'ailleurs), ces deux modèles sont étroitement liés puisqu'ils partagent de nombreux éléments techniques. Mais évidemment, chaque équipe de style a œuvré pour qu'il ne se ressemblent pas trop physiquement. Le Frontera se démarque donc par une face bien personnalisée qui arbore la nouvelle identité stylistique de la marque. Celle-ci se traduit par une imposante visière noire, subtilement intégrée entre le capot et le pare-chocs avant, abritant projecteurs, feux de jour, ainsi que caméras et systèmes d'assistance à la conduite. Par ailleurs, ce look "baroudeur chic" est ici accentué par une peinture biton et des jantes blanches en acier de 16 pouces, qui ajoutent une touche d'originalité. Effet garanti ! Mais naturellement, ce SUV repose sur la même plateforme technique que son homologue français et en partage les motorisations.

Toutefois, avec ses 4,38 m de longueur, soit 16 cm de plus que le Crossland X qu'il remplace, le Frontera se révèle bien plus imposant et promet un habitacle spacieux. L'intérieur séduit dès le premier regard. Les compteurs numériques et l'écran tactile central (proposé en option) insufflent une idée de modernité. Pourtant, cette

bonne première impression est entachée par des graphismes d'écrans vieillissants et une qualité perçue des matériaux en demi-teinte. Les plastiques durs, omniprésents, se rayent facilement et donnent une sensation d'économie, tandis que les plastiques moussés, souvent synonymes de qualité, sont absents. Cette approche minimaliste se reflète également dans le bruit métallique des portières lors de leur fermeture qui n'inspire guère confiance...

Lors de ce premier essai, nous avons pris le volant de la version turbo essence micro-hybride qui développe 136 ch et que nous commençons à bien connaître tant ce moteur équipe déjà d'autres modèles du groupe. Comme sur ces derniers, les premiers tours de roues se déroulent en silence, en mode tout électrique. Mais cela ne dure pas : c'est l'histoire de quelques instants, quelques mètres. C'est déjà cela, me direz-vous... Très vite, le 3 cylindres entre en action et, par la même occasion, les bruits caractéristiques de la boîte à double embrayage électrifiée se font entendre.

À basse vitesse, l'ensemble manque de fluidité, avec de légers à-coups perceptibles.

Heureusement, au-delà de 50 km/h, le Frontera se montre plus doux et agréable à conduire. Côté performances, le 1.2 turbo remplit largement son office et assure l'essentiel lors des relances ou sur les montées de notre parcours. Soutenue par l'hybridation légère, cette mécanique affiche également une consommation plutôt ➔

mesurée. À l'issue de notre essai, comprenant des portions urbaines, des routes de montagne et des voies rapides, l'ordinateur de bord indiquait une moyenne de 6,2 l/100 km, une valeur tout à fait honorable.

En revanche, pour être honnête et direct, le comportement routier ne nous a pas toujours convaincus.

La direction manque de précision, et le train avant peine à maintenir une trajectoire idéale sur les routes sinueuses. En cause, des pneus GoodYear à flanc haut (65 mm) qui montrent rapidement leurs limites et confirment que ce petit SUV n'aime pas être brusqué. Dommage car depuis quelques années, certains modèles Opel, comme la Corsa et l'Astra, nous avaient habitués à mieux sur ce registre.

Malheureusement, le confort n'est pas non plus un point fort du Frontera. Les suspensions, réglées trop fermes, engendrent des secousses désagréables sur les routes secondaires en mauvais état. L'insonorisation laisse, elle aussi, quelque peu à désirer : les bruits extérieurs et mécaniques se montrent un peu trop présents et perturbent le confort des passagers. Cela dit, une fois installés, ces derniers bénéficient d'un espace généreux. Même le passager central profite d'une assise acceptable et d'un espace aux jambes suffisant, un détail rare dans cette catégorie aux habitacles



Les prix compétitifs du Frontera en font un concurrent du Dacia Duster, et bientôt du Citroën C3 Aircross, d'autant qu'il peut accueillir 7 passagers (pack à 700 €).



Le Frontera se montre bien plus à son aise sur les voies rapides que sur les petites routes sinueuses...Par ailleurs, le confort n'apparaît pas optimal. Côté équipement, sur cette version, pour disposer de l'écran tactile avec radio et GPS, il faut cocher le pack Techno à 1 200 €.

L'avis de David Bouillaux



Du bon et du moins bon au volant de ce Frontera, mais son look est sympa et ses tarifs bien placés.



OPEL FRONTERA

1.2 Hybrid 136 ch Edition

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	136 ch à 5 500 tr/mn + 28 ch (élec.).
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn + 55 Nm (élec.)
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm ³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. multi-emb. électrifiée/6
Batterie/cap. bute (nette)	Li-ion/0,890 (0,432) kWh

Châssis	
Diamètre de braquage	non communiqué
Pneumatiques	215/65 R 16

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,38/1,80/1,63/2,67 m
Poids/tractable freiné	1 344/1 250 kg

Performances	
0 à 100 km	8,3 s
Vitesse maxi	203 km/h

Coffre	
Volume	460 dm ³

LE BUDGET

Prix	26 000 €
Malus écologique (CO ₂)	50 € ⁽²⁾ (118 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	27 750 €
Garantie	2 ans (km illimités)

(2) Malus 2024 sous réserve d'un nouveau barème.
(3) Options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AR, Bluetooth, clim manuelle, détecteurs de pluie, de luminosité et de fatigue du conducteur, frein de parking élec., freinage auto d'urgence, instrumentation de bord numérique 10 pouces, jantes acier 16 pouces, lecture des panneaux, plancher de coffre modulable, prise USB-C, régulateur/limiteur de vitesse, rétros et vitres électriques, volant multifonction...

Options

Jantes alu 17 pouces (600 €), clim auto (1 000 €) ⁽⁴⁾, peinture biton (500 €), sièges AV et volant chauffant (1 000 €) ⁽⁴⁾, système multimédia avec écran tactile 10 pouces/GPS/Apple Car Play et Android Auto (1 200 €) ⁽⁴⁾...

(4) Inclus dans un pack.

Consommation	
Mixte	5,2 l/100 km
À vitesse basse/moy./élevée/très élevée	4,5/4,8/4,7/6,3 l/100 km
Réservoir	44 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Slovaquie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le Frontera ne rend pas une copie parfaite. Sa finition perfectible, le manque de confort et son manque d'agilité le pénalisent. Cependant, son look attrayant, sa belle habitabilité et ses tarifs "attractifs" ne manqueront pas de séduire les budgets les plus serrés.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

- Les compteurs numériques sont livrés de série dès la version de base.
- Bien vu : les larges ouvertures facilitent l'accès des passagers. Une fois installés, ceux-ci bénéficient d'une belle habitabilité.
- Le coffre de 460 dm³ est spacieux et le plancher modulable s'adapte aux différents objets que l'on est à même de transporter.

souvent étriqués à l'arrière. En prime, une option inédite renforce l'attrait du Frontera : un pack 7 places est proposé moyennant 700 €. Cette modularité est une aubaine pour les familles ou ceux qui cherchent un véhicule un peu plus polyvalent. Un équipement que nous ne manquerons pas de tester lors d'un prochain essai car l'espace disponible laisse tout de même penser qu'il ne s'agira que de places d'appoint pour dépanner à la sortie de l'école, par exemple.

Là où le Frontera marque des points très précieux, c'est sur le terrain des tarifs. Le premier prix, doté d'un moteur essence de 100 ch, s'affiche à partir de 24 500 €, tandis que notre version d'essai de 136 ch, en finition de base Edition, coûte 26 000 €. Des tarifs compétitifs qui placent le Frontera comme une alternative très intéressante face à ses rivaux comme le fameux Dacia Duster. Enfin, comme les autres modèles du groupe et puisque la plateforme partagée le permet, le Frontera se décline aussi en 100 % électrique. Affichée à partir de 29 000 € avant déduction du bonus écologique, cette version à pile promet une autonomie moyenne d'environ 300 km, selon le cycle WLTP. Affaire à suivre! ■

PLUS
Tarif séduisant
Look
Habitabilité

MOINS
Confort décevant
Qualité des plastiques
Manque d'agilité

C'est pr l'Amé



esque riche

Les diverses tentatives de Cadillac en Europe n'ont guère convaincu par le passé. La plus prestigieuse des marques américaines espère pourtant faire mouche grâce à sa conversion à l'électrique. Concurrent des plus gros crossovers allemands, le Lyriq ne s'en donne toutefois pas tout à fait les moyens.

Par Camille Pinet Photos Nicolas Soler



Dans la bibliothèque des clichés américains, Cadillac figure en bonne place grâce à ses limousines du xx^e siècle, longues, clinquantes et parfois bardées de spectaculaires ailerons. Une recette qui ne fonctionne plus, y compris aux États-Unis : cela fait déjà des décennies qu'elle a été abandonnée par la marque qui, depuis, cherche à se rapprocher des standards du luxe imposés par Audi, Mercedes et BMW. Souvenez-vous, à la fin des années 2000, elle avait même tenté de faire plus européen que les Européens avec sa BLS dérivée d'une Saab 9-3 ! Désormais convertie aux électrons, elle se devait de revenir sur le Vieux Continent, deuxième marché mondial de l'électrique. D'où l'apparition d'une concession en plein cœur de Paris près de l'opéra Garnier, dans laquelle trônent deux modèles : l'Optiq, un modèle compact sur le point d'être lancé, et le Lyriq. C'est cet imposant crossover de 5,01 m de long vendu aux États-Unis depuis 2022 que nous avons essayé dans sa version 600 quatre roues motrices, dotée d'une notable batterie de 102 kWh. Un gabarit et une capacité qui lui permettent de

Malgré sa masse excessive, le Lyriq propose des performances plus que suffisantes.



L'avis de Camille Pinet



Avec son style et son blason, le Lyriq réussit au moins par son exotisme !



La présentation intérieure est agréable à l'œil, mais mieux vaut ne pas trop se pencher sur les détails d'exécution. Certains rangements sont revêtus de cuir bleu électrique, une touche originale et luxueuse.



PLUS
Style valorisant
Comportement routier
Habitabilité à l'arrière

MOINS
Masse excessive
Détails de finition
Pas de suspension
pilotée

CEUX QUI ESPÈRENT RETROUVER LES FAUTEUILS MOELLEUX CAPITONNÉS DES CADILLAC DES ANNÉES 80 EN SERONT POUR LEURS FRAIS ●●●

rivaliser avec les monumentaux BMW iX, Tesla Model X et Mercedes EQE SUV.

L'américain marque un premier point sur le plan esthétique : même s'il s'agit d'une matière hautement subjective, il apparaît plus équilibré et nettement moins massif que ses concurrents allemands... Peut-être grâce à son long capot très "monde d'avant".

Cette belle impression extérieure se poursuit à première vue à l'intérieur.

Certes, la gigantesque dalle de 33 pouces de diagonale n'épate finalement pas tant que cela puisqu'elle propose toujours deux affichages, un pour le système multimédia et un autre pour l'instrumentation, comme sur un Peugeot 3008. Son dessin arrondi a cependant l'avantage de moins agresser l'œil que les dalles rectangulaires habituellement de mise à ce niveau de gamme. Réalisée avec Google, l'interface du système multimédia fait preuve d'une relative simplicité, bien que certaines fonctionnalités telles que la radio ne soient pas si simples d'accès. Avec le revêtement cuir de la planche de bord et les inserts de métal brut et de cuir bleu électrique en partie basse et dans certains rangements, l'ambiance à l'intérieur ne manque pas d'originalité, et le conducteur apprécie la persistance de certains boutons pour commander la climatisation et même d'une molette pour naviguer sur l'écran central. Un examen plus approfondi risque cependant de faire sourire les habitués des modèles haut de gamme. Certains matériaux en partie basse et surtout les plastiques chromés clinquants des inévitables porte-gobelets ne sont pas dignes d'un tel standing. Ceux qui espèrent retrouver dans cette Cadillac les fauteuils moelleux capitonnés des années 80 en seront pour leurs frais : la sellerie adopte une fermeté très germanique et les réglages de siège sur les contre-portes rappellent Mercedes. Au demeurant, l'espace à bord →

❶ Ce menu tactile de l'instrumentation numérique est étrangement placé à gauche du volant. ❷ Des raccourcis sont proposés sur le bas de l'écran central, notamment pour activer ou désactiver la conduite mono-pédale. ❸ Sur la console centrale, une molette subsiste pour faire fonctionner le système multimédia. ❹ Très classique, la commande de vitesse est située au volant.





Un peu complexe, le dessin de la calandre n'en fait pas moins impression dans le rétroviseur.

correspond au gabarit, même si sa faible hauteur se fait sentir sur les modèles à toit ouvrant panoramique : les plus de 1,85 m le touchent de la tête à l'arrière. L'espace aux jambes apparaît nettement supérieur à ce que proposent les Audi Q8 et BMW iX, mais le coffre de 520 dm³ nous laisse sur notre faim : il est tout simplement le plus petit de sa classe.

Les premiers tours de roues confirment que le Lyriq n'est pas l'héritier des Fleetwood Brougham d'antan.

L'amortissement à basse vitesse se révèle effectivement un peu trop ferme, ce qui trahit l'absence de suspensions pilotées. Un choix plutôt étonnant pour un engin qui se rapproche des 3 tonnes à vide. Au demeurant, le bilan s'améliore nettement passé les 50 km/h : le grand crossover américain affiche un comportement routier satisfaisant mais nullement sportif, d'autant que son gabarit incite à la prudence sur petites routes. Sa direction à la démultiplication inhabituellement élevée assure un niveau de précision correct, et l'adhérence des énormes pneumatiques ne suscite aucun reproche. Malgré sa puissance plus que confortable, le Lyriq a le mérite d'offrir une réponse à l'accélérateur progressive, même en mode Sport : il n'est pas question de nausée pour les passagers en dépit d'accélérations véloces dans l'absolu. Avec un 0 à 100 km/h en 5,7 s, il se laisse pourtant nettement distancer par les SQ8 (4,9 s) ou BMW iX xDrive50 (4,8 s). Il se rapproche néanmoins clairement des rivaux allemands dans l'exercice des reprises puisqu'il fait jeu égal avec l'Audi et ne cède qu'un dixième de seconde au BMW. Parmi les surprises distillées



❶ L'habitabilité arrière apparaît généreuse, mais les plus grandes tailles touchent sur le rebord du toit panoramique. ❷ Le coffre déçoit par son volume, le plus petit de sa catégorie. Le prix de la longueur du capot avant, qui ne recèle aucun "frunk".



par l'équipement du Cadillac figure l'absence de conduite semi-autonome : certes, il est bien doté d'un régulateur de vitesse adaptatif, mais renonce au guidage dans la voie, encore une lacune singulière à ce niveau de gamme.

Nous l'avons vu, les prestations du Cadillac Lyriq ne renversent pas la table dans son segment, mais c'est bien au chapitre de la consommation que le bât blesse le plus. Surprenant, car l'expérience de GM en matière d'électricité est sérieuse et la concurrence domestique de Tesla aurait dû l'aiguillonner. Mais avec 26,3 kWh aux 100 km de moyenne, nos mesures le placent parmi les plus gourmands du genre, loin devant le BMW iX xDrive50 (24,1 kWh/100 km) et le nouvel épouvantail de la catégorie, le chinois Xpeng G9 et ses 18,8 kWh/100 km. Dès lors, malgré sa capacité de batterie confortable, il ne

dépasse pas les 395 km d'autonomie moyenne, quand le chinois accède à la barre magique des 500 km ! Sur autoroute, ses 325 km de rayon d'action apparaissent bien insuffisants pour un modèle taillé pour les grands espaces. S'y ajoutent des performances de recharge limitées : les chiffres annoncés par Cadillac, 200 km en moins de dix minutes, se basent sur le cas le plus favorable d'une recharge entre 10 et 50 % à 190 kW, sa puissance maximale de recharge. En réalité, la courbe s'effondre vite et le Lyriq exige des pauses beaucoup plus longues.

Il ne lui reste donc que le prix pour faire mouche. 30 000 € de moins qu'un BMW iX xDrive50 et 20 000 € de moins que le Mercedes EQE 500 4Matic SUV, ça lui fait marquer de sérieux points, mais le chinois Xpeng fait encore mieux avec son G9 Performance à 73 990 €. ■

C'EST AU CHAPITRE DE LA CONSOMMATION QUE LE BÂT BLESSE LE PLUS. DÈS LORS, MALGRÉ SA CAPACITÉ DE BATTERIE CONFORTABLE, IL NE DÉPASSE PAS LES 395 KM D'AUTONOMIE MOYENNE ●●●



Le long capot façon Tex Avery fait toujours partie des codes du luxe à l'américaine.

CADILLAC LYRIQ 600 E4 528 ch/102 kWh Luxury 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-Monthéry.

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■	528 ch
Couple maxi	■	610 Nm
Type		2 électriques synchrones
Puissance fiscale		NC
Transmission		intégrale
Boîte/ nombre de rapports		réducteur/1
Batt./capacité brute (nette)	■	NMC/102 (100,4) kWh

Châssis

Diamètre de braquage	■	12,5 m
Pneumatiques		275/45 VR 21

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement		5,01/1,98/1,63/3,10 m
Poids/tractable freiné		2710/1587 kg

Performances

1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■	25,3/5,7 s
90 à 130 km/h en Drive	■	3,8 s
Vitesse maxi	■	207 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/31/63 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■	33 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	157/156 cm
Volume de coffre	■	520 dm ³

Niveau sonore

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

LE BUDGET

Prix	■	81 100 €
Bonus écologique (CO ₂)	■	0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽¹⁾		88 270 €
Garantie	■	4 ans, 100 000 km

(1) Bonus et options inclus.

Équipements de série ■

8 airbags, AFIL, cam. 360°, clim auto 3 zones, induct., jtes 21 pces, LED adapt., rég. vit. adapt., rétro-caméra, sell. cuir, sièges élec./chauff., multimédia écran tact. 33 pces/19 HP/GPS/Android et Apple/USB, volant chauffant...

Options

Attelage (2 270 €), cuir Nappa (3 100 €), toit noir/pano ouvr. (710/2 100 €), peint. métall. (960 à 1 970 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	■	26,3 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■	395 km
Auton. ville/route/autor.	■	420/440/325 km
Chargeur AC/DC	■	22/190 kW
Tps de charge secteur/7,4/11 kW/borne rapide DC	■	44 h/18 h/12 h/40 mn ⁽²⁾

(2) Borne rapide : estimation de 20 à 80 %.

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

États-Unis

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Hormis un prestigieux blason et un physique agréable, le Lyriq n'a pour lui que son tarif un peu plus accessible que ses rivaux allemands. Sa consommation, son autonomie et sa vitesse de charge ne lui permettent pas de jouer à armes égales.

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

PRIVÉ DE



DESSERT

En passant par la case restylage, le Puma renonce à la fois à sa version 200 ch et à sa motorisation E85. Malgré ce régime d'ascète, le petit Ford conserve-t-il toujours son pouvoir de séduction ? Nous avons voulu en avoir le cœur net au volant de la déclinaison essence micro-hybridée de 125 ch.

Par **Camille Pinet** Photos **Florian Grout**



Avec sa ligne façon bouteille de Coca-Cola, son faciès expressif et sa version ST de 200 ch particulièrement épicée, le Ford Puma avait apporté, en 2019, un vent de sportivité dans le segment très encombré des SUV urbains. En France, ce ne sont cependant pas ses prétentions dynamiques qui lui ont permis de connaître un succès durable mais bien sa déclinaison E85, unique dans sa catégorie. Las ! La sportivité n'est plus en odeur de sainteté et Ford a supprimé la motorisation carburant à l'éthanol au profit d'une version électrique inédite dont nous vous reparlerons bientôt (voir sujet *Nouveautés dans le n° 1173*). Il conserve néanmoins une gamme thermique, toujours centrée autour du moteur 1.0 essence décliné en trois niveaux de puissance (125, 155 et 170 ch) et doté d'une hybridation légère basée sur un alterno-démarrreur 48 V, sans évolution notable pour la définition 125 ch que nous avons choisi de mettre à l'épreuve aujourd'hui. Heureusement, le petit SUV ne fait pas l'erreur de gâcher ses atouts physiques : le



La nouvelle planche de bord surplombée par des aérateurs disgracieux n'est pas un modèle d'esthétique.



PLUS
Tarif remisé agressif
Style extérieur
Habitabilité



MOINS
Suspensions sèches en ST
Transmission brutale
Finition perfectible



L'avis de Camille Pinet



La frimousse du Puma lui permet encore de se distinguer. Mais je regrette le ST 200 ch !

60%
Quotient
Émotionnel



❶ La nouvelle instrumentation numérique affiche une diagonale de 12,8 pouces. ❷ Les menus apparaissent plutôt intuitifs, mais rien ne remplace de vrais boutons pour régler la climatisation. ❸ Les commandes au volant permettent de désactiver directement l'alerte de survitesse.

**LA SUSPENSION
SPORT ASSOCIÉE
À CETTE FINITION
SE CARACTÉRISE
TOUJOURS PAR
SON TEMPÉRAMENT
INUTILEMENT
INCONFORTABLE ●●●**



restylage extérieur joue même le service minimum avec pour modification la plus visible la refonte de la signature lumineuse à l'avant. Personne ne s'en plaindra, l'ensemble n'ayant perdu ni de son originalité ni de son actualité. Il faut s'installer au volant pour découvrir la principale nouveauté de cette mise à niveau. Le Puma ne pouvait pas garder son écran tablette très à la mode en 2019 mais dont la taille apparaissait désormais insuffisante face aux dalles monumentales de rigueur en 2024. Dont acte.

Le Puma hérite à son tour d'un bel écran de 12 pouces de série.

Il trône au centre d'une toute nouvelle planche de bord qui ne concourt pas au premier prix d'élégance. L'ambiance sportive n'est plus qu'un souvenir et la qualité de finition ne suscite pas non plus l'enthousiasme, les revêtements en simili peinant à cacher les plastiques durs omniprésents. Il est vrai que certains de ses concurrents comme le Renault Captur ont également baissé la garde sur le sujet. Étonnant, cependant, de trouver un frein à main à l'ancienne qui limite les espaces de rangement de la console centrale. Une survivance du passé qui contraste avec la disparition des boutons physiques des commandes de climatisation : nous aurions volontiers troqué l'un pour les autres. Au chapitre des bonnes nouvelles, relevons tout de même des graphismes moins criards et des menus de système multimédia vraiment bien pensés. À l'arrière, le petit SUV reste plutôt bien élevé et ne sacrifie pas l'espace à la tête ni même aux jambes : il se place exactement dans la moyenne de son segment alors que celui-ci a beaucoup grandi depuis 2019. Mieux que cela, son coffre est toujours l'un des plus vastes, notamment grâce à son important volume disponible sous le plancher : un cas unique dans sa catégorie.

Notre modèle d'essai était habillé de la finition ST-Line à définition sportive. Ford n'a pas renoncé à cette couleur dans sa déclinaison de gamme qui impose d'office la suspension sport, celle-ci se caractérisant toujours par son tempérament inutilement inconfortable en dépit de notre monte pneumatique raisonnable et des jantes de 17 pouces. Les plus petites irrégularités sont fidèlement retransmises et le bilan ne s'améliore pas vraiment avec la prise de vitesse. Nous avons même relevé des remontées de ➔

LA MICRO-HYBRIDATION FAIT DU PUMA UN ÉLÈVE MÉRITANT AU CHAPITRE CONSOMMATION, MAIS MOINS QUE L'ÉQUIVALENT CHEZ STELLANTIS ●●●

bruits désagréables provenant des trains roulants. Comme auparavant, nous ne saurions donc trop recommander de préférer les dotations Titanium, beaucoup plus civiles et non moins amusantes à mener.

Le Puma reste en effet relativement ludique grâce à sa direction précise et à une agilité au-dessus de la moyenne.

Il profite du caractère volontaire du 3 cylindres, secondé à bas régime par l'assistance électrique. Celle-ci s'avère plutôt transparente pour le conducteur, plus perturbé par l'intervention du mode roues libres qui se déclenche au lever de pied... et par le manque de progressivité de la transmission en manœuvre. Heureusement,

celle-ci fait preuve de rapidité et de douceur dès que le rythme s'élève. Reste que les concurrents ne sont pas demeurés endormis depuis le lancement du Puma, qui affiche désormais des performances tout juste dans la moyenne. Le Peugeot 2008 Hybrid de 136 ch se révèle ainsi considérablement plus performant en "tombant" le 0 à 100 km/h en 0,7 s de moins, un écart impressionnant qui ne se confirme cependant pas en reprises : dans l'exercice du 90 à 130 km/h, le Puma ne concède que 0,3 s au français.

Nous n'avions guère eu l'occasion d'évaluer les effets de la micro-hybridation sur le petit SUV Ford depuis son introduction en 2020 : elle se montre efficace puisqu'elle permet de

gagner 0,7 l/100 km en ville selon nos mesures et 0,4 l/100 km en moyenne. De quoi en faire un élève méritant au chapitre consommation même si, là encore, l'hybridation Stellantis fait nettement mieux en réclamant 0,6 l/100 km de moins en moyenne sur le Peugeot. Néanmoins, le Puma a d'autres arguments dans sa manche, à commencer par des ristournes spectaculaires malgré le lancement récent du restylage. Ford annonce sur son site 4 500 € de remise sur le prix catalogue ! De quoi faire largement oublier la disparition de la version E85, surtout que son équipement apparaît plutôt correct. Toutefois, la dotation ST-Line, facturée 1 500 € plus cher que la Titanium, ne compte que des fanfreluches esthétiques et pas d'équipements fonctionnels, hormis la suspension sport déjà citée. Nous préférons donc clairement l'entrée de gamme, d'autant qu'elle ouvre droit à l'intégralité du catalogue d'options à l'exception des jantes de 19 pouces : à bon entendeur... ■



Le principal atout du Puma était son style, Ford a donc choisi de ne le modifier qu'à la marge.



1

❶ Malgré sa ligne sportive, le Puma est capable d'accueillir des grandes tailles à l'arrière. ❷ Plutôt volumineux, le coffre réserve toujours sous le plancher un vaste bac de 80 dm³.



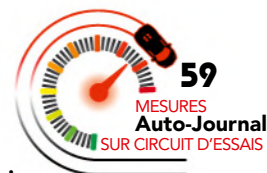
2

FORD PUMA

1.0 EcoBoost

125 ch MHEV

Powershift ST-Line



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-Monthéry.

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 125 ch à 1400 tr/mn ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 200 Nm à 1750 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm³/6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. double embrayage/7

(1) Puissance moteur thermique. Boost électrique non communiqué.

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques	215/55 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,19/1,81/1,55/2,59 m
Poids/tractable freiné	1301/900 kg

Performances

1000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 32,1/10,1 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 9 s
Vitesse maxi	■ 186 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/34/70 m ⁽²⁾

(2) Pneus M+S sur modèle essayé.

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 138/136 cm
Volume de coffre	■ 475 dm³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 40,6/67/70,1 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	■ 30590 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 310 € ⁽³⁾ (130 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	33700 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(3) Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème.

(4) Malus et options inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, cam. recul, clim auto, full LED auto, hayon élec., instr. num. 12,8 pces, jantes all. 17 pces, rég. vit., susp. sport, syst. multim. tactile 12 pouces/GPS/USB/Apple CarPlay et Android Auto...

Options

Pack Hiver (sièges AV + volant + pare-brise chauff. : 500 €), pack Assist. Avancée (rég. ad. + angles morts + rétros rob. élec. : 1200 €), pack Confort (mains-libres + ind. + supp. lomb. : 750 €), peint. métall. (600 €)...

Consommation/Autonomie

Consommation moyenne	■ 6,3 l/100 km
Conso ville/route/autoroute	■ 6,3/6,1/6,4 l/100 km
Autonomie/réservoir	■ 666 km/42 l

Note EuroNCAP

4 étoiles

Pays de fabrication

Roumanie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Toujours doté d'un rapport encombrement-habitabilité favorable et d'une bonne bouille, le Puma restylé ne progresse vraiment que sur le plan des technologies embarquées. L'agressivité commerciale de Ford a aussi largement de quoi convaincre.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Le Scénic en bonne com

L'un des meilleurs de la classe des SUV familiaux électriques, le Renault Scénic E-Tech, voit débouler un inattendu rival : le Ford Explorer. Partageant la plateforme et les motorisations du Volkswagen ID.4, il se présente avec un design spécifique et un habitacle agencé avec goût et bon sens. Mais est-ce suffisant pour bousculer la référence ?

Par Arthur Matal Photos Arnaud Saunier



E-Tech pagnie

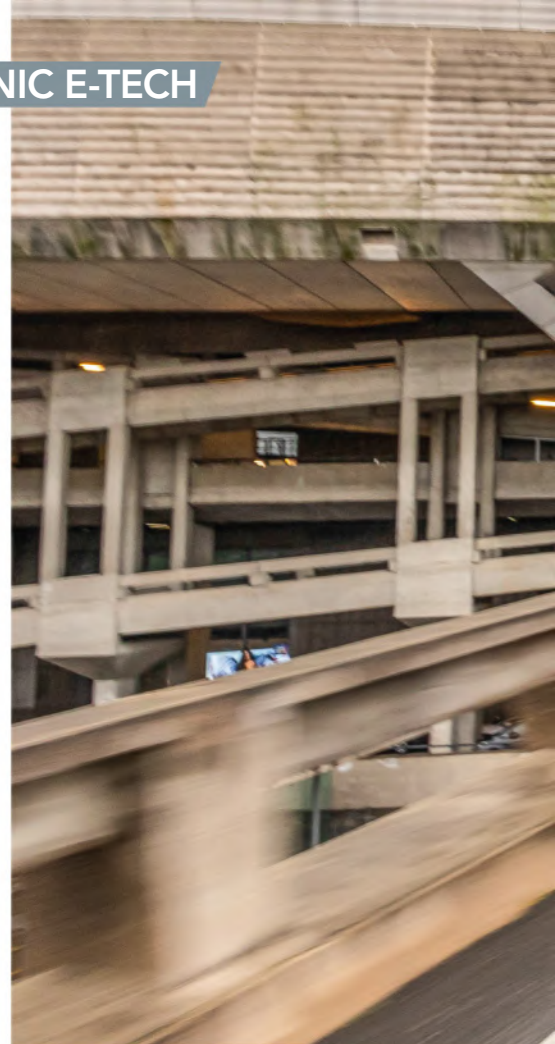


Fort de son titre mérité de Voiture de l'année 2024, le nouveau Scénic E-Tech n'est pas pour autant devenu un best-seller dès sa première année de commercialisation. À ce jour, il se positionne d'extrême limite dans le Top 10 (9^e) des meilleures ventes d'électriques avec un peu plus de 7 700 exemplaires immatriculés, quand dans le même temps, le leader Tesla a écoulé près de 24 000 Model Y sur les onze premiers mois de l'année... Si les prestations de l'américain fabriqué à Berlin sont de très bon niveau, la copie rendue par le français, que nous avons désormais largement eu le temps d'apprécier, est également excellente. Reste que les automobilistes de l'Hexagone, prudents, ne se sont pas rués sur les SUV compacts électriques cette année, préférant pour le moment ce type de motorisation sur des citadines. Sauf, bien entendu, dans le cas de la Tesla précitée, qui nous fait mentir et profite de son évidente image de spécialiste du secteur. C'est dans ces conditions particulières qu'un autre américain,

Ford, qui se verrait bien suivre l'exemple de son compatriote, poursuit son déploiement électrique en Europe. Et pour réussir à séduire la difficile clientèle européenne, le constructeur s'appuie sur un partenaire qui connaît cette dernière, à savoir Volkswagen. Son nouvel Explorer reprend en effet la plateforme MEB et les motorisations du Volkswagen ID.4. Ford se charge cependant lui-même de l'assemblage, dans son usine historique de Cologne, modernisée pour l'occasion.

SUR LA ROUTE

Cet Explorer dispose donc d'une base sérieuse avant que les ingénieurs maison ne s'occupent de son cas. Ils ont pour commencer fait le choix de ne pas proposer d'amortissement piloté. Ford reste un des maîtres en liaisons au sol et cela se confirme encore avec ce véhicule électrique. Si les premiers tours de roues laissent poindre une légère raideur à basse vitesse, les rythmes plus élevés mettent en exergue un excellent maintien de caisse, avec peu de mouvements parasites. Bien maintenu, cet ensemble de 2 035 kg tout de ➔



FORD EXPLORER

❶ L'installation audio du pack Premium dispose d'une élégante barre de son posée sur la planche de bord. Mais c'est une livrée facturée 3 600 € plus cher. ❷ L'écran central inclinable dissimule un rangement qui peut être sécurisé quand le véhicule est fermé. En revanche, on distingue tout de suite que Google ne s'est pas penché sur les menus, moins intuitifs.



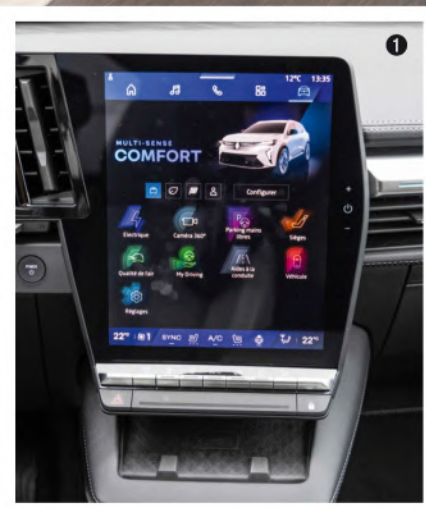
Complètement revue par rapport à l'ID.4, la planche de bord est élégante et joliment construite : bien joué, Ford!



Plus puissant et performant,
l'Explorer distance sans peine
le Scenic E-Tech.

RENAULT SCÉNIC E-TECH

- ❶ Le système embarqué est rapide et facile à utiliser.
Merci beaucoup à Google pour le coup de main!
- ❷ La régénération est finement réglable selon quatre positions. Pratique en ville pour soulager les freins.



Très bien agencée et présentée,
la planche de bord est une réussite
et un modèle d'ergonomie.



FORD EXPLORER

① Les places arrière sont ici aussi spacieuses, mais le confort est légèrement entaché par l'amortissement plus ferme à basse vitesse. ② Le coffre de 500 dm³ est calibré pour les familles, mais il perd 65 dm³ comparé à celui du Volkswagen ID.4 avec qui il partage sa plateforme.

même se joue avec un certain brio des routes sinueuses. Et son architecture de propulsion offre, comme son cousin Volkswagen, un bel équilibre grâce à son train avant précis, au feeling hélas un brin gâché par une direction un peu légère.

N'ayons pas honte de le dire, il est possible d'éprouver un réel plaisir derrière le volant de cet Explorer.

Il prend d'ailleurs l'avantage sur ce point sur son faux jumeau l'ID.4, plus pataud. La puissance de 285 ch de cette version Extended Range assure des performances presque sportives avec un 1 000 m d.a. abattu en 27,3 s et des reprises expéditives avec un 90 à 130 km/h en Drive ne réclamant que 4,9 s. Mais derrière ce chiffre flatteur se cache surtout une réserve de puissance appréciable et surtout rassurante. En ce qui concerne les réglages de régénération, Ford reprenant la commande de marche située près du volant, une seule position Brake est proposée... Autre grief, le ressenti offert par l'assistance au freinage n'est pas parfait... Il fallait bien lui trouver quelques défauts!

Et si le Ford est plus dynamique, le Renault reste efficace et surtout très confortable. Ambiance



FORD EXPLORER

PLUS

Confort routier
Performances
Consommation

MOINS

Trop ferme
Ergonomie des menus
Régénération moins évidente à gérer

NOS DEUX CONCURRENTS AFFICHENT EXACTEMENT LA MÊME LONGUEUR. CE N'EST PAS LEUR SEUL POINT COMMUN. LEURS PRESTATIONS SONT TRÈS PROCHES ●●●

différente derrière le volant de ce dernier, qui est tracté et non propulsé comme son rival du jour, ce qui ne l'empêche pas d'être lui aussi très agréable à conduire. Sa masse moindre de plus d'un quintal (1 918 kg) est tout de suite perceptible à la conduite et sa direction s'avère plus incisive. Quelques tours du circuit routier de l'autodrome de Montlhéry, véritable juge de paix, laissent toutefois apparaître en conditions humides des pertes de motricité, et ce, malgré une puissance

plus modeste que celle de l'Explorer. Renault, également fin connaisseur de la mise au point de ses châssis sûrs et confortables, a concocté un Scénic E-Tech "aux petits oignons", qui ménage un fin compromis entre dynamisme et confort. Il travaille mieux sur ce point que le Ford en se montrant plus prévenant dès les plus basses allures. Autre atout pour les conducteurs d'électriques qui se prennent au jeu, c'est bien la possibilité de régler, par l'intermédiaire de palettes derrière le



RENAULT SCÉNIC E-TECH

PLUS

Autonomie supérieure
Confort/tenue de route
Présentation intérieure

MOINS

Motricité sur le mouillé
Chargeur de 7,5 kW
Espace aux épaules

En agglomération, le Scénic se révèle nettement plus confortable, grâce à son amortissement bien calibré.

volant, la régénération de la batterie au freinage et sur les phases de décélération selon quatre niveaux de puissance. Cette possibilité permet un pilotage plus précis et fin du dispositif, allant même presque jusqu'à se dispenser d'utiliser la pédale de frein qui, soit dit en passant, offre une meilleure consistance pour mieux doser les décélérations. Un mot des performances du français (1 000 m d.a. en 30 s), forcément en retrait face au différentiel de puissance mais qui suffisent dans l'absolu pour assurer des dépassements sécurisants (90 à 130 km/h en Drive en 6,1 s).

VIE À BORD

Comme évoqué plus haut, le Scénic E-Tech soigne le confort de suspension avec un compromis lui permettant d'exceller, quelle que soit la qualité du

réseau routier. Un peu plus dynamique, l'Explorer n'offre donc pas le même moelleux. En revanche, en ce qui concerne la présentation intérieure, ce dernier a la bonne idée de se démarquer assez nettement de son cousin Volkswagen ID.4. La planche de bord se voit largement modifiée avec un positionnement de l'écran central de 14,6 pouces revu. Celui-ci se présente maintenant à la verticale et il est surtout inclinable, ce qui n'a rien d'un gadget. D'abord, selon la luminosité extérieure, cela rend la lisibilité toujours optimale. Ensuite, cela libère un rangement discret et verrouillable quand l'écran est éteint. Sur la version Pack Premium (50 500 €), une étonnante installation audio Bang & Olufsen qui se compose d'une élégante barre de son directement posée sur la planche de bord est même proposée. ➔



1

RENAULT SCÉNIC E-TECH

1 Si l'espace aux jambes est plutôt généreux, la largeur aux coudes est en revanche un peu juste. 2 Le coffre de 535 dm³ est assez grand. Un pratique rangement sous le plancher permet de stocker les câbles.



2

Mais pour profiter du son cristallin sortant des dix haut-parleurs, il faut opter pour ce pack en entier, cette installation n'étant pas disponible, y compris en option, sur la finition d'entrée de gamme : dommage. La qualité des matériaux et des assemblages n'appelle aucune critique. L'habitabilité est généreuse à l'avant comme à l'arrière, et le volume de coffre de 500 dm³ est à l'avenant. Mais, sur ce point précis, le Renault fait encore mieux avec ses 535 dm³ et il dispose en plus d'un rangement sous le plancher idéal pour les câbles de recharge.

Surtout, même si l'Explorer offre un bon accueil, le Scénic E-Tech se révèle un peu plus chaleureux.

Comme dans le Ford, la place aux jambes est grande (34 cm pour le Renault et 33 cm pour son rival), mais malheureusement la largeur aux coudes est juste chez le français, surtout à l'avant avec 143 cm contre 150 cm pour le Ford. Ce chiffre décevant ne se ressent pourtant pas tellement

à bord. La planche de bord moderne, l'écran parfaitement lisible et qui présente une fluidité d'utilisation remarquable (merci, Google!) font oublier ces quelques centimètres manquants. Le traitement de l'habitacle et le choix de certaines matières apportent plus de cachet qu'à bord du Ford. Même si de nombreux plastiques durs perdurent, ils passent plutôt inaperçus, comme dans une certaine R5, star du moment. À noter que nos deux protagonistes font une longueur identique (4,47 m) et que seulement 1 cm les distingue en largeur (1,88 m pour le Ford et 1,87 m pour le Renault). Dans ces conditions, difficile de les départager au chapitre "Vie à bord".

BUDGET

Si les deux rivaux ont des dimensions proches, leurs tarifs le sont tout autant : seulement 90 € les séparent. À 46 900 €, le Ford Explorer se permet de s'afficher sensiblement plus cher que le Volkswagen ID.4 équivalent (à partir de 45 990 €), mais son équipement est plus fourni et

son habitacle mieux présenté. À un tarif comparable, à partir de 46 990 €, le Renault Scénic E-Tech ne propose, nous l'avons vu plus haut, pas tout à fait le même niveau de performances, la faute à sa puissance inférieure de 65 ch. Mais surtout, il ne se révèle pas moins gourmand en énergie pour autant. Au contraire, le Ford consomme environ 1 kWh de moins en moyenne tous les 100 km (17,3 contre 18,4 kWh). Cela prouve deux choses : d'abord que la mécanique d'origine Volkswagen est plus efficace, mais également que le dessin de l'Explorer, plus consensuel que celui de l'ID.4, contribue toujours aux bonnes consommations, démontrant ainsi que style et efficacité sont compatibles. Cela ne lui permet toutefois pas de revendiquer une meilleure autonomie que le Scénic E-Tech, car ce dernier dispose d'une plus grosse batterie de 91 kWh bruts (87 kWh nets) contre 82 kWh bruts (77 kWh nets) pour le Ford. Il assure ainsi 30 km d'autonomie supplémentaires : 480 contre 450 km. Un mot sur les vitesses de chargement : si le Renault propose des charges rapides

L'avis d'Arthur Matal



Je ne suis pas fan de l'ID.4. Avec la même base, l'Explorer est bien plus séduisant.



LE SCÉNIC E-TECH MÉNAGE UN IMPRESSIONNANT COMPROMIS CONFORT/QUALITÉS ROUTIÈRES. MAIS L'EXPLORER LE TALONNE GRÂCE À SES PERFORMANCES SUPÉRIEURES ●●●

jusqu'à 150 kW contre "seulement" 135 kW pour le Ford, le chargeur embarqué de 11 kW (pour les charges en AC) de ce dernier est plus performant que l'installation de série du Renault, qui se contente de 7,4 kW. Renault impose en effet de passer par la liste des options pour s'offrir le chargeur 22 kW, hors de prix, affiché 2 000 € ! À l'inverse, l'Explorer fait, lui, payer la pompe à chaleur 1 150 €, équipement qui apparaît indispensable pour soigner l'autonomie, surtout sur une voiture familiale, vouée à rouler loin. Si le Ford domine le Renault au chapitre "Budget", il rate de peu la victoire de ce Face-à-face, qui revient au Scénic E-Tech, très confortable et à l'autonomie supérieure. Reste que l'Explorer réussit à nous séduire là où Volkswagen nous avait laissés un peu sur notre faim avec l'ID.4 : c'est déjà une victoire pour lui. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : RENAULT SCÉNIC E-TECH

VIE À BORD : ÉGALITÉ

BUDGET : FORD EXPLORER

J'apprécie toujours autant la planche de bord et le confort du Scénic !

70%
Quotient
Émotionnel

FORD EXPLORER 285 ch / 82 kWh Extended Range

RENAULT SCÉNIC E-TECH

220 ch / 91 kWh Grande Autonomie Techno

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.

	Ford Explorer	Renault Scénic E-Tech
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■ 285 ch	■ 220 ch
Couple maxi	■ 585 Nm	■ 300 Nm
Type	1 élec. synchr. aim. perm.	1 élec. synchr. rotor combiné
Puissance fiscale	6 CV	4 CV
Transmission	aux roues arrière	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1	réducteur/1
Batterie/cap. brute (nette)	■ Li-ion/82 (77) kWh	■ Li-ion/91 (87) kWh

Châssis		
Diamètre de braquage	■ 10,1 m	■ 11 m
Pneumatiques AV-AR	235/55-255/50 R 19	235/45 R 20

Dimensions/poids		
L/l/h/empattement	4,47/1,88/1,63/2,77 m	4,47/1,87/1,57/2,79 m
Poids/tractable freiné	2 035/1 000 kg	1 918/1 100 kg

Performances		
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 27,3/6,7 s	■ 30/9 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 4,9 s	■ 6,1 s
Vitesse maxi	■ 180 km/h	■ 172 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/65 m	■ 10/33/67 m

Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 33 cm	■ 34 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 150/147 cm	■ 143/144 cm
Volume de coffre	■ 500 dm ³	■ 535 dm ³

Niveau sonore		
À 90/130 km/h	■ 63,7/67,8 dB	■ 62,6/66,7 dB

LE BUDGET

Prix	■ 46 900 €	■ 46 990 €
Bonus écologique (CO ₂)	■ 2 000 € ⁽¹⁾ (0 g/km)	■ 2 000 € ⁽¹⁾ (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	51 350 €	52 390 €
Garantie	■ 5 ans ou 100 000 km	■ 2 ans, km illimité ⁽³⁾

(1) Bonus de 2 000, 3 000 ou 4 000 € selon revenu fiscal. (2) Bonus et options inclus. (3) Batterie et moteur : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements communs

6 airbags, accès/dém. sans clé, aide parking AV/AR + cam. recul, clim auto, dét. pluie/lum., instr. num., jtes all., régul./lim. vit., syst. multimédia tactile/GPS/Apple CarPlay et Android Auto/USB...

Options

Ford Explorer : attelage amov. (1 050 €), pack Aide à la conduite (tête hte + cam. 360° + coffre mains-libres + assist. park. auto : 1 800 €), peint. métall. (900 €), pompe à chaleur (1 150 €)...

Renault Scénic E-Tech : câble de recharge (400 €), chargeur 22 kW (2 000 €), conduite semi-auton. niv. 2 (1 000 €), peinture métallisée (800 €), pneus tout temps (300 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge		
Consommation moyenne	■ 17,3 kWh/100 km	■ 18,4 kWh/100 km
Conso ville/route/autoroute	■ 15,7/15,5/20,8 kWh/100 km	■ 17/16/22,1 kWh/100km
Autonomie moyenne	■ 450 km	■ 480 km
Autonomie ville/route/autoroute	■ 490/495/370 km	■ 510/540/390 km
Chargeur embarqué AC/DC	■ 11/135 kW	■ 7,4 (22 en option)/150 kW
Tps charge prise dom./7,4/11 kW/borne rapide	■ 58 h/11 h 30/7 h 30/28 mn ⁽⁴⁾	■ 46 h/14 h/9 h ⁽⁵⁾ /37 mn ⁽⁶⁾

(4) À 135 kW : 10 à 80%, donn. constr. (5) Avec option chargeur 22 kW. (6) À 150 kW : 15 à 80%, donn. constr.

Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne	France

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL RENAULT SCÉNIC E-TECH

Le Ford Explorer n'est pas qu'un Volkswagen ID.4 recarrossé. Doté d'un bon châssis et plus performant que le Renault sans consommer plus, il s'incline face au confort et à l'autonomie supérieure du Scénic E-Tech.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Presque 30 000 € pour un Duster! Dacia aurait-il la folie des grandeurs? C'est en tout cas le prix à payer pour profiter d'une mécanique hybride et d'une transmission automatique. Le jeu en vaut-il la chandelle? Réponse de nos Experts.



YANN LEFEBVRE

Les plastiques durs sont toujours au menu. Mais le dessin de la planche de bord a du style et l'ensemble est plaisant.



FLORIAN GROUT

Attention! Le Duster hybride perd près de 90 dm³ de volume de coffre par rapport aux modèles thermiques : il faut bien loger la batterie!



YANN LEFEBVRE

La différence de consommation entre le Duster Hybride et le 1.2 TCe de 130 ch n'est pas suffisante pour justifier les 3200 € de plus à l'achat!

DACIA DUSTER

Hybrid 140 ch 4x2 Journey **28 100 €**
Malus écologique : 0 € (113 à 115 g/km CO₂)



FLORIAN GROUT

Faute de jouer la carte des performances, le Duster joue celle du confort, en particulier de conduite grâce à sa transmission automatique.



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.



Méлина 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.

Le tandem moteur-boîte de vitesses n'est pas toujours très bien accordé.

L'avis du pilote



Il a bien changé, le Duster! Son look est sympa, mais une fois qu'on est derrière le volant, ses limites sont difficiles à appréhender. Ses grosses ailes et son capot bombé perturbent un peu la visibilité vers l'avant. C'est surtout gênant en manœuvre. J'espérais mieux aussi en motorisation. Pourtant, la "bête" ne paraît pas si lourde (1 418 kg selon nos mesures), mais les 140 ch ont fort à faire. À l'accélération, c'est l'encéphalogramme plat et la gestion de la boîte de vitesses n'aide pas. Celle-ci a tendance à rester dans les tours avec un léger effet de patinage caractéristique des hybrides qui n'est pas très agréable. De plus, c'est bruyant. Et il n'y a aucun moyen de reprendre le contrôle manuellement. Dommage, car le comportement routier n'est pas déplaisant. Je suis heureusement surpris par le freinage d'urgence, efficace, notamment en appui. Du fait des suspensions souples, les transferts de charge aident dans ce genre de situation. Globalement, ce Duster est d'ailleurs bien amorti et suspendu. Il privilégie le confort, mais c'est logique avec une mécanique qui n'affole pas le chrono.

Elle n'est pas parfaite, mais cette transmission apporte tout de même un réel confort de conduite.

L'avis de la journaliste



Nous avons quasi-tout dit et tout écrit sur le Duster! Sur toutes les motorisations et versions – lire aussi l'essai complet de ce modèle dans L'AJ n° 1163. Et si en offrir plus est louable et appréciable, ce n'est pas le modèle le plus cher de la gamme qui est le plus à recommander. Bien sûr, pour les réfractaires à la boîte mécanique, c'est le seul choix possible, et reconnaissons que malgré quelques imperfections, cette transmission automatique apporte un certain confort, notamment en ville. Mais cette version est chère (3 200 € de plus que le TCe 130 ch, lire notre 10 000 km dans L'AJ n° 1167) et l'ensemble hybride n'est pas suffisamment économe en carburant pour être rentable à l'usage. En moyenne, il consomme seulement 0,2 l/100 km de moins que le TCe 130 ch. En fait, la motorisation Eco-G 100 ch (essai dans L'AJ n° 1166), accessible à partir de 19 690 €, qui fonctionne aussi bien au sans-plomb qu'au GPL, est la plus intéressante pour le porte-monnaie. C'est la moins chère, et rouler au GPL assure de belles économies à l'usage. Mais il faut se contenter de 100 ch!

Même si cette version est la plus chère de la gamme, elle reste imbattable face à la concurrence!

L'avis du taxi



C'est subjectif, mais je n'aime pas la présentation! Je remarque bien les efforts de style consentis par Dacia, mais ce côté baroudeur à l'excès, presque militaire, n'est pas à mon goût. De plus, les plastiques durs conservent un aspect rustique et font quinquaille. Les astuces, telles que le support de téléphone, sont bien pensées et pratiques, mais idem, la finition est grossière et l'accessoire en question brinquebale! En revanche, la sensation d'espace est fort agréable et elle n'est pas trompeuse : la place ne manque pas à l'avant comme à l'arrière et les passagers sont assez bien lotis. Il y a ce qu'il faut comme rangements, le coffre est correctement dimensionné. Le Duster a toujours la bonne idée de se concentrer sur l'essentiel : pas de chichi, il est donc facile à prendre en main. Si le confort de suspension est assez souple, celui des assises me semble un peu raide et l'absence de soutien lombaire sur le siège conducteur est préjudiciable à la longue. Contrairement à Franck, je trouve la puissance suffisante pour un usage courant, mais je concède que pour ceux qui roulent ce soit juste.



Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Bientôt le Junior Ibrida?

Avez-vous prévu un essai complet de l'Alfa Romeo Junior hybride?

Exerçant une profession libérale, je suis intéressé par ce modèle pour mes visites à domicile en milieu rural. **L. G.**

Il va falloir patienter un peu, mais nous avons bien prévu un essai détaillé de l'Alfa Romeo Ibrida avec son 1.2 136 ch DCT6.



Alfa Romeo Junior Ibrida

MAX SAROTTO

130 ch ou plus, le nouveau Duster?

Concernant le moteur 1,2 l 130 ch micro-hybride 48 V (Renault/Dacia) avec un couple de 230 Nm, j'aimerais savoir si les 17 ch et 80 Nm de la partie électrique sont inclus ou bien viennent en renfort des 130 ch et 230 Nm. Cette information ne figure jamais dans vos tableaux. **A. F.**

La puissance indiquée sur la fiche technique du constructeur ne se rapporte qu'au moteur 1,2 l turbocompressé "cycle Miller" thermique de 130 ch. Les 17 ch et 80 Nm de couple du moteur électrique ne peuvent pas être additionnés car ils viennent en appoint, dans certaines conditions, lors des phases de démarrage et d'accélération pour abaisser la consommation moyenne. La batterie de 0,8 kWh se recharge avec le freinage régénératif.

Où sont les Série 3?

J'ai trouvé très peu d'essais de la BMW Série 3 dans la presse automobile ces derniers mois. Vous en avez fait un de la 320d Touring dans votre n° 1117 de septembre 2022. Un essai de l'ensemble de la gamme Série 3 pourrait intéresser beaucoup de lecteurs, et



BMW Série 3

ARNAUD SAUNIER

changerait de ceux des SUV et des voitures électriques. **L. V.**

Faute de pouvoir mesurer et tester la majorité des versions, nous n'avons jamais programmé de configurateur sur la Série 3. En ce qui concerne les bancs d'essai, outre la 320d, vous trouverez une 320e dans le n° 1130 et une 330e xDrive dans le 1127.



Dacia Duster

TIBO

Abonnez-vous

-73%



DÈS **3€**
le 1^{er} mois



- ✓ L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2
- ✓ 1 Spécial Salon par an
- ✓ Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/aj-1175

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



BULLETIN D'ABONNEMENT

M042 # D1641810

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

FORMULE MENSUELLE

-73%

L'Auto-Journal 1 jeudi sur 2 dont 1 Spécial Salon/an
+ les versions numériques offertes pour **seulement 3€**
le premier mois puis 6,90€/mois au lieu de ~~11,5€*~~.
Résiliable sans frais à tout moment⁽¹⁾.

(1)

FORMULE ANNUELLE

-36%

25 n° dont 1 Spécial Salon + les versions numériques
offertes pour **seulement 85€** au lieu de ~~133,75€*~~.
Mon abonnement se renouvellera automatiquement
à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽²⁾.

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

▶ **Par carte bancaire** (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur **Kiosquemag.com** : bit.ly/aj-1175 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 (115,99€) et des frais de port (17,76€). (1) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Au bout d'un mois, je serai prélevé de 6,90€ par mois. (2) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/03/2025. 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@worldmedia.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.



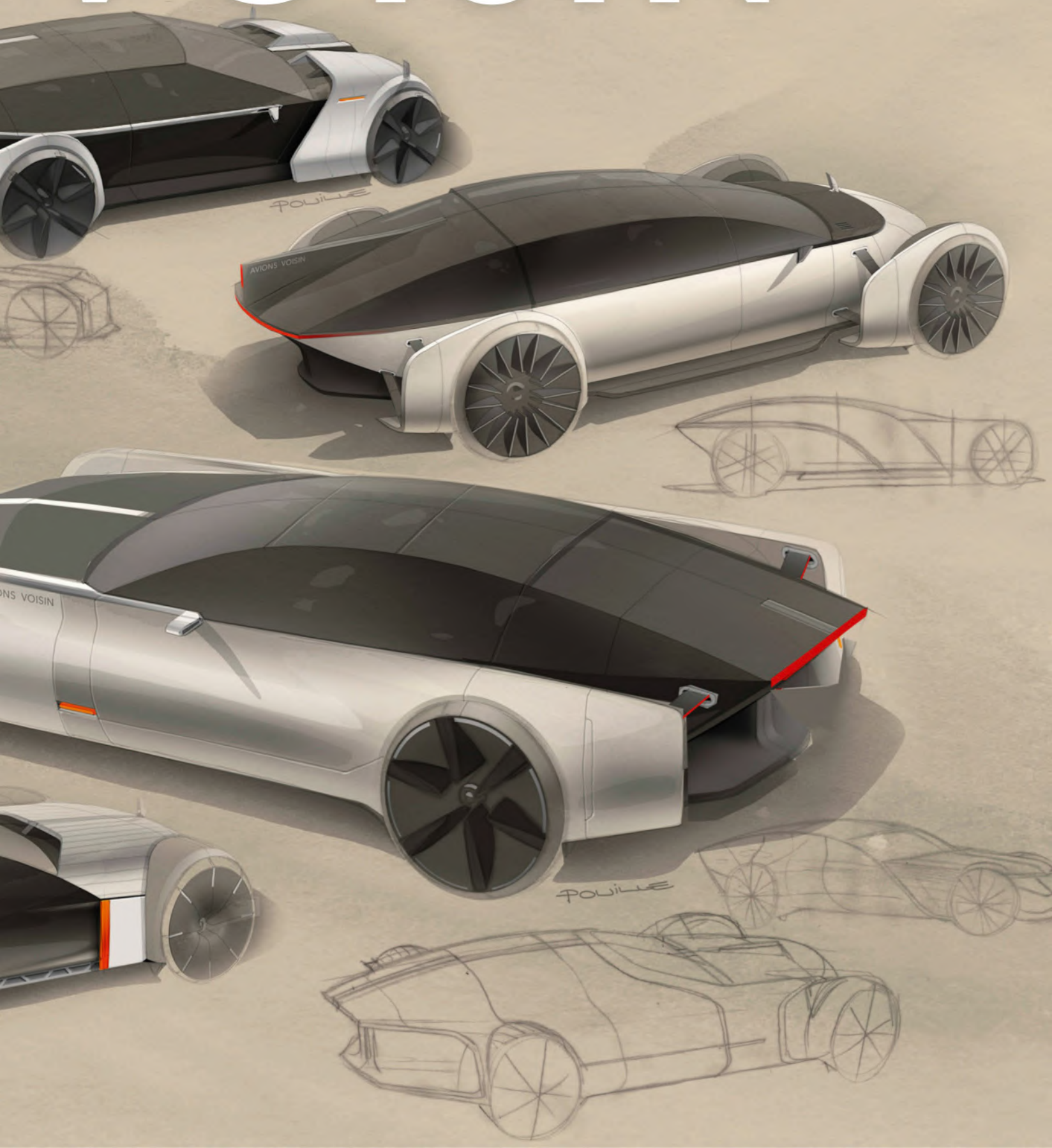
AVIONS

LES COULISSES D'UNE RENAISSANCE AVORTÉE

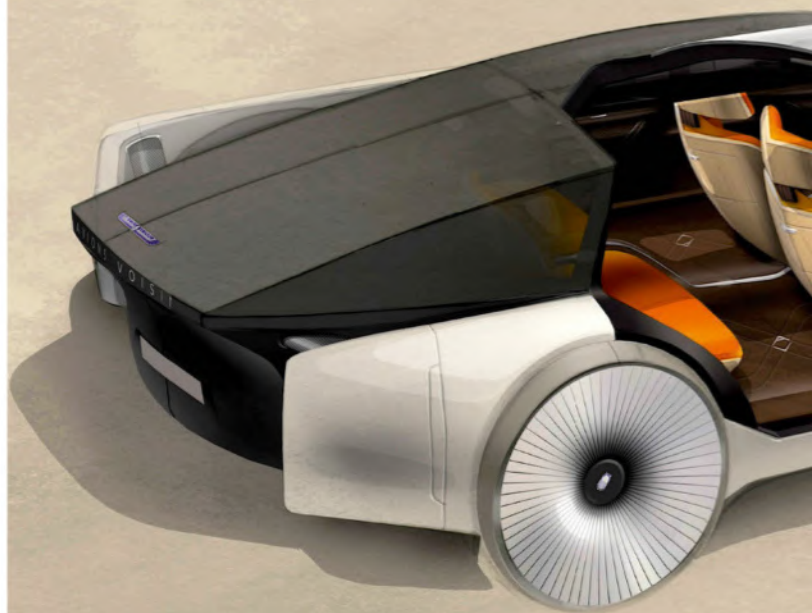
Voici les secrets de la limousine Renaissance Avions Voisin.
L'équipe qui a tenté de lui donner vie en même temps qu'elle
ambitionnait de faire renaître la marque française Avions Voisin
était principalement constituée d'anciens de chez Renault.

Par Christophe Bonnaud

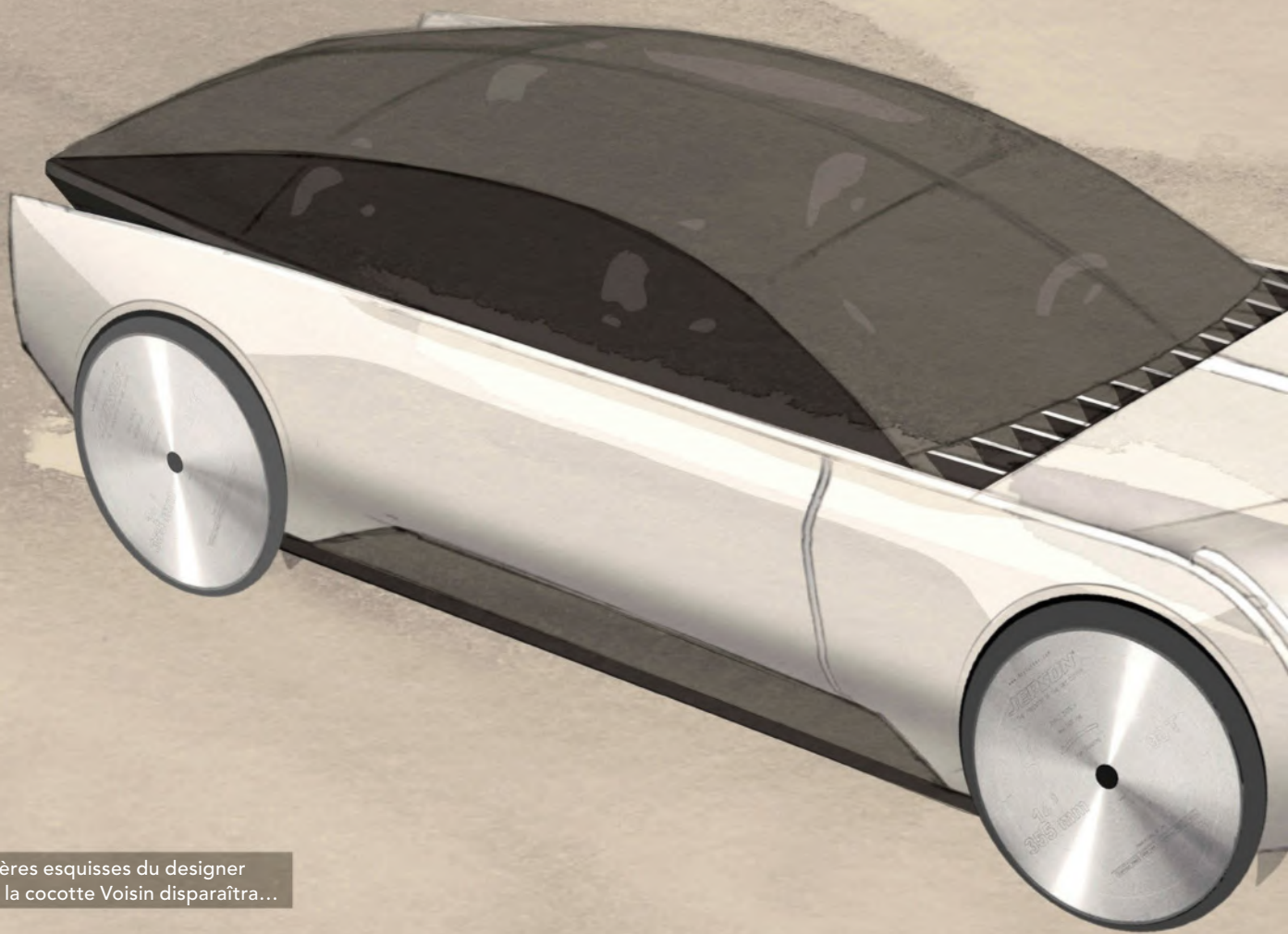
VOISIN

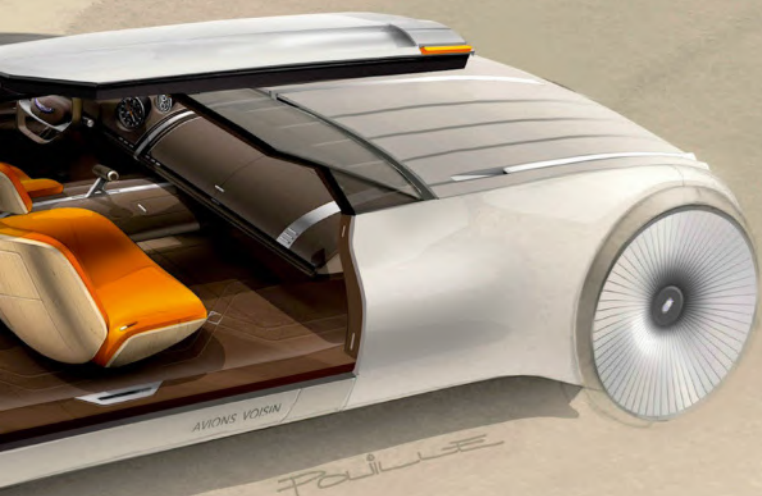


En décembre 2019, le premier document d'un projet fabuleux et un peu fou ambitionne la production de la Renaissance Avions Voisin. Cette missive précise qu'«*il faut être érudit pour comprendre la philosophie d'Avions Voisin, car ce n'étaient pas des voitures faciles*». Et ça tombe bien, car les membres de l'équipe engagés dans ce projet sont de grands noms de l'univers automobile et pour la majorité, des ex de chez Renault. On y retrouve ainsi Patrick Le Quément, directeur du Design industriel Renault de 1988 à 2009, et Christian Contzen, directeur de Renault Sport de 1990 à 2002 avec 11 titres de champion du monde en F1 à la clé. Le designer de la Renaissance est également un ancien de chez Renault : Fabrice Pouille, qui nous confie : «*Au moment de dessiner cette limousine, j'avais un leitmotiv : je voulais évoquer l'univers de l'aviation, d'une façon ou d'une autre. Car l'histoire de Gabriel Voisin est née de l'aviation.*» Le rôle de l'architecte est tenu par Alain Giraud, ex-responsable des studios de design satellites de Renault à Paris-Bastille et à Barcelone. Il applique à ce projet son approche pragmatique : «*Faire du raisonnablement faisable !*» Pour porter le dessin jusqu'au stade d'une industrialisation, Frédéric Gasson, expert en numérisation qui a passé notamment plus de cinq ans chez Bugatti, se charge de rendre possible l'impossible. Il nous explique que «*pour les numérisations de la Renaissance, (il a) commencé (s)es travaux sur la digitalisation de la Bugatti*



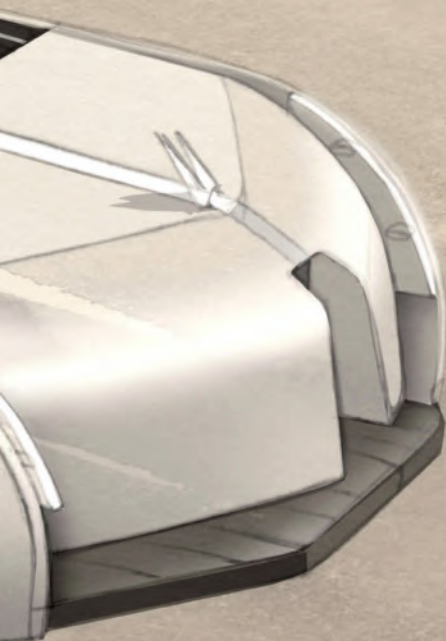
La Renaissance Avions Voisin ne s'interdit rien : ses portes sont de type papillon.





Giving the past a future

DOCUMENT RENAISSANCE AVIONS VOISIN



quatre portes Galibier de 2010 sur laquelle (il a) longuement travaillé". Enfin, qui dit Avions Voisin suggère la légèreté. Et il est un domaine où la maîtrise du poids est fondamentale : le nautisme. Christophe Chedal-Anglay, designer naval qui possède "la compréhension de la légèreté avec (s)on métier", intègre le team, car "ça collait parfaitement avec un projet Voisin".

UN PEU DE CHINE DANS CE PROJET

La conclusion de la première note trace les voies à suivre "en n'oubliant pas l'intemporalité d'Avions Voisin en matière de matériaux ou de nouvelles technologies". Gabriel Voisin écrivait jadis que "la ligne des voitures, cette belle occasion de jeter de la poudre aux yeux, aura disparu depuis longtemps, définitivement balayée par cet irrésistible impératif : la fonction". En 2020, Christian Contzen entre en scène avec des pistes de financement, dont une en Chine. L'ex-patron de Renault Sport doit s'y rendre avec un document édité pour faire rêver les Chinois, et leur expliquer que le projet Renaissance Avions Voisin peut mettre en évidence les avantages de leur inédite plateforme premium électrique. Le grand groupe chinois visé a beaucoup appris avec les Allemands. Il ambitionne de les dépasser avec cette plateforme habillée de silhouettes SUV. L'atout du projet Avions Voisin est de profiter de ce soubassement technique pour le sublimer avec un design flamboyant. Le document met en avant l'histoire d'Avions Voisin et aussi des noms français aptes à séduire les Chinois : Hermès pour des selleries haut de gamme, Faurecia pour des sièges innovants, Plastic Omnium pour d'éventuels réservoirs d'hydrogène, EVE System à Lyon pour l'électrification ou encore Segula pour l'ingénierie. C'est également à ce moment qu'un échange régulier avec "M. Voisin" en France, Philipp Moch, s'opère. Par ailleurs, il est un →



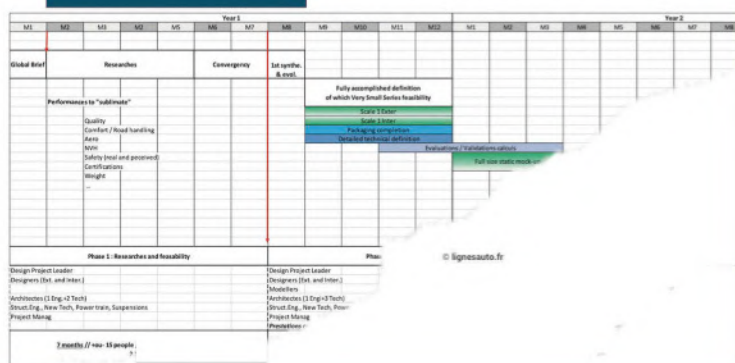
DOCUMENT RENAISSANCE AVIONS VOISIN

LES MOTS CLÉS D'UNE RENAISSANCE

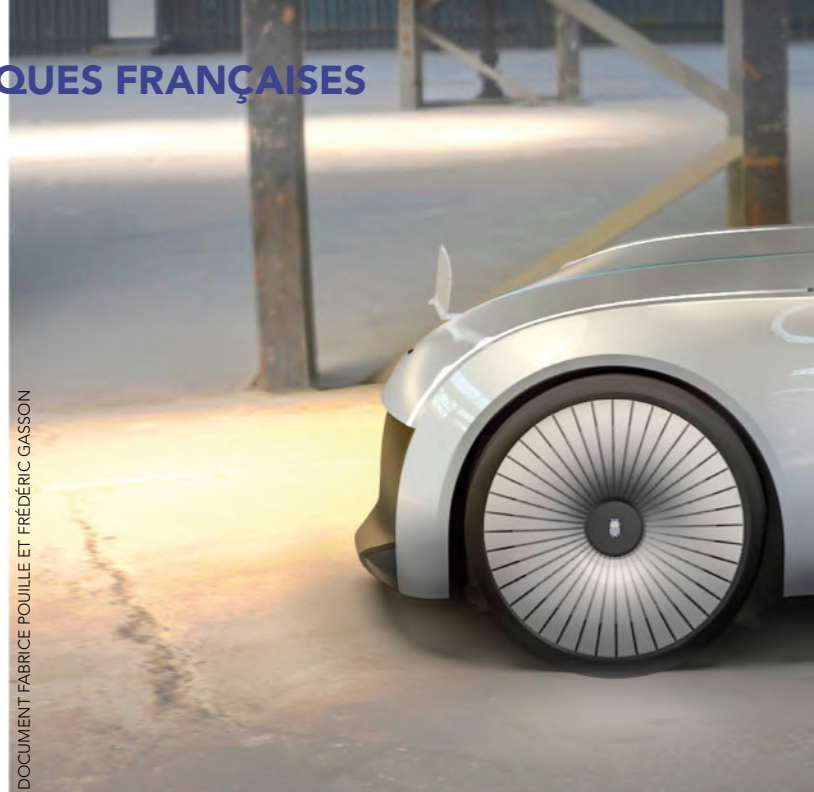
La toute première note du projet Renaissance exhorte chaque membre de l'équipe commando à définir par trois ou quatre mots les valeurs d'Avions Voisin. Pour qualifier la Renaissance, ceux qui ont été notés forment l'écrin alphabétique de ce que doit être la voiture : "Radicale, emblématique, élégante, intelligente, audacieuse, distinctive, pionnière, iconique..." La sélection finale en retient trois : radicale, emblématique et audacieuse.

Budget and development planning

First period: Development over a period of 24 months from « N°0 » Avions Voisin, la Renaissance



DOCUMENT RENAISSANCE AVIONS VOISIN



DOCUMENT FABRICE POUILLE ET FRÉDÉRIC GASSON



DESSINS FABRICE POUILLE/10-6DESIGN.FR

Le style s'affine, la cocotte a disparu.

LE PRIX DE LA RENAISSANCE AVIONS VOISIN

Il est calculé que la Renaissance serait produite à un prix de 3 millions d'euros (2020). Le chiffrage du programme s'effectue sur une période de cinq ans, avec un nombre de voitures à fabriquer à 35 exemplaires sur cette période. La planification prévoit un développement du prototype N° 0 estimé à 15 millions d'euros. Évidemment, au vu de l'exclusivité du produit, "le coût et le délai de livraison de toute version sortant significativement de la définition standard seront négociés avant d'entreprendre la fabrication".

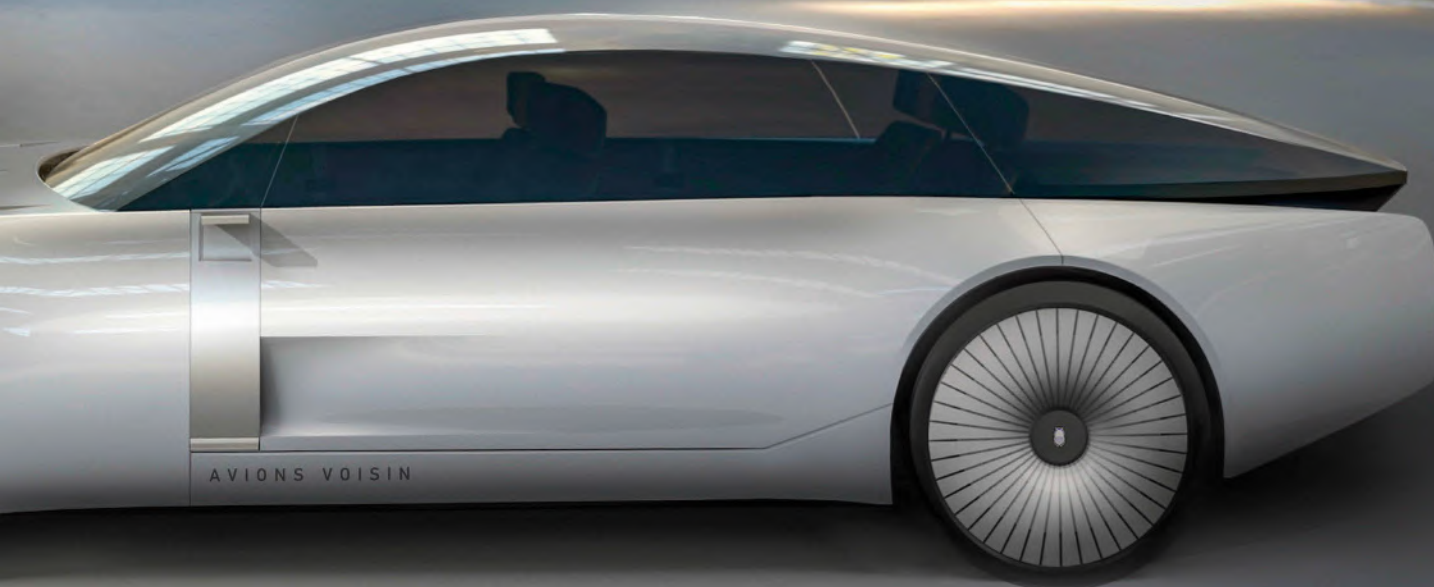
détenteur du nom "Avions Voisin" qu'il va falloir convaincre : le groupe Safran. Il est clair que le projet doit absolument souligner l'implication de multiples entreprises et artisans français – ou européens – pour séduire Safran, même si la plateforme et le moteur proviennent de Chine. Pour autant, le marché chinois est essentiel pour Safran et, sur le plan humain, Christian Contzen connaît bien son patron...

VICTIME DU COVID

Mais le développement du projet est concomitant de l'épidémie de Covid-19 qui se transforme brutalement en pandémie en mars 2020. Le nombre de cas sur le territoire français tutoie les 10 000 personnes à la mi-mars et explose à 115 000 cas un mois plus tard. S'ouvre ainsi une période de confinement... Les échanges au sein de l'équipe se font alors au moyen des visioconférences. Une équipe qui ne veut rien s'interdire. Une note communiquée explique : "Il semble judicieux de ne pas se cantonner à ce que l'on connaît pour au contraire croiser nos expériences et ouvrir des pistes nouvelles. Ainsi, en matière de superstructure et d'ouvrants, les interdictions auxquelles la grande série nous a habitués ne sont plus forcément de mise. Il paraît possible d'envisager des solutions traditionnellement jugées chères ou compliquées comme les portes papillon, l'absence de pied milieu ou encore des sièges très innovants." On extrait d'une autre note que "la personnalisation est essentielle et doit passer très tôt par des échanges et des inspirations mutuelles entre le client et le fabricant. Le client doit avoir l'impression qu'il définit lui-même son produit". Pour la fabrication, le nom du carrossier Touring Superleggera est évoqué.

Le designer Fabrice Pouille profite des confinements pour esquisser trois propositions qui vont être retravaillées tout au long de l'année 2020.

La priorité reste d'offrir une habitabilité au rang 2 exceptionnelle en peaufinant l'accessibilité et le confort. Pour ce faire, la Renaissance Avions Voisin se dote de sièges arrière pivotant sur 10° environ. Patrick Le Quément conclut ainsi : "L'objet est prometteur et l'adhésion de toute l'équipe est forte... Nous rêvons tous de voir cette voiture en 3D et d'en visualiser l'intérieur." Il sera rapidement figé avec une étude d'habitabilité conforme aux attentes du cahier des charges. L'auto trouve son dimensionnement final avec 5,14 m de long, 1,95 m de large, 1,45 m de haut, le tout reposant sur un empattement de 3,39 m. La Renaissance Avions Voisin est une quatre roues motrices et son poids est maintenu sous la barre des 2 000 kg. Tout est prêt pour la numérisation du premier prototype, mais de fabrication, il n'en sera finalement jamais question. Les échanges fructueux avec les investisseurs sont anéantis par la pandémie. La reprise de l'activité mondiale à ses propres priorités dont le projet de la Renaissance Avions Voisin fait les frais. L'OMS évoque plus de 6,9 millions de décès sur la planète. Face à l'ampleur de la crise sanitaire, la mise en veille du programme de la renaissance d'Avions Voisin paraît bien futile. Pourtant, l'énergie et la passion, le sérieux et le calibre professionnel des personnes investies ont porté ce programme jusqu'au bout avec l'espoir d'une production. On ne peut que les saluer. Et souhaiter qu'un jour enfin, Avions Voisin puisse renaître en conservant toute son âme, comme l'a si bien tenté ce projet avorté... ■



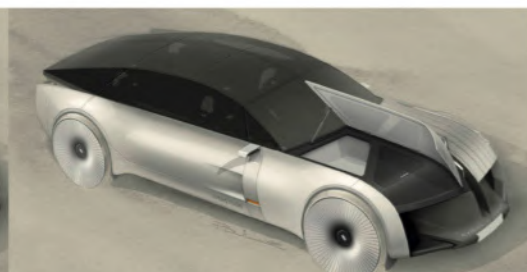
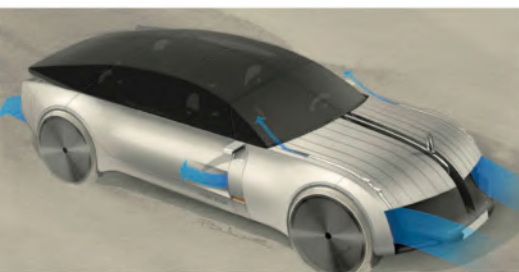
**La Renaissance Avions Voisin : un profil aéro,
plus de 5 m de long et une habitabilité royale.**



Habitacle serein, un luxe assumé.



Un design inspiré de l'aéronautique.



Aérodynamique, jantes, rangements, tout est pensé dans les détails.

LES AUTOMOBILES AVIONS VOISIN

En 1906, Charles et Gabriel Voisin fondent la Société des aéroplanes Voisin. Des centaines d'avions Voisin participent à la bataille aérienne de la Première Guerre mondiale, à l'issue de laquelle Gabriel – Charles étant décédé en 1912 – choisit de changer de cap et de devenir un constructeur d'automobiles exclusives. De 1919 à 1935, les voitures Avions Voisin s'inspirent largement de l'expérience d'avionneur de Gabriel Voisin. Techniquement sophistiquées, légères et aérodynamiques, réputées singulièrement élégantes, elles sont adoptées par les élites parisiennes. De 1916 à 1931, Gabriel Voisin a réuni autour de lui une équipe de brillants personnages comme André Noël, Marius Bernard et André Lefebvre, lequel allait acquérir une renommée planétaire en devenant plus tard le père de la Citroën Traction Avant, de la 2CV et de la DS 19. Les automobiles Avions Voisin connaissent des difficultés financières dès 1935, et l'entreprise ne survivra pas aux conséquences de la Deuxième Guerre mondiale.



UNE ANNÉE DE TRANSF MAJEURS

Plutôt stable sur le plan technique (sauf en WRC), la saison 2025 nous réserve quelques transferts de marque qui devraient bousculer les hiérarchies dans les prochains mois.

Aston Martin revient au Mans en catégorie Hypercar...

Par Alain Pernot

Endurance : Aston Martin et Mercedes de la fête

Poursuivant son développement, le championnat du monde d'Endurance a réussi à attirer deux nouveaux constructeurs. En catégorie Hypercar, c'est Aston Martin qui vient enrichir un plateau déjà exceptionnel. Programmée pour la saison 2021, la participation de la Valkyrie avait ensuite été gelée pour cause d'engagement en Formule 1. Réactivée, cette arrivée tombe à pic pour compenser l'incompréhensible départ de Lamborghini, qui était présent dans les deux catégories.

En LMGT3, cette défection est comblée par l'apparition de Mercedes qui sera représenté par l'équipe Iron Lynx. À noter : l'équipage 100 % féminin Iron Dames pilotera une Porsche de l'équipe championne en LMGT3. Voilà qui promet ! Autre transfert de taille : champion du monde avec Kévin Estre et Laurens Vanthoor, André Lotterer a quitté Porsche pour intégrer Genesis, la marque premium du groupe Hyundai qui rejoindra le WEC en 2026.

... et Mercedes aussi mais en catégorie LMGT3.

BEATA ZAWRZEL / NURPHOTO / AFP



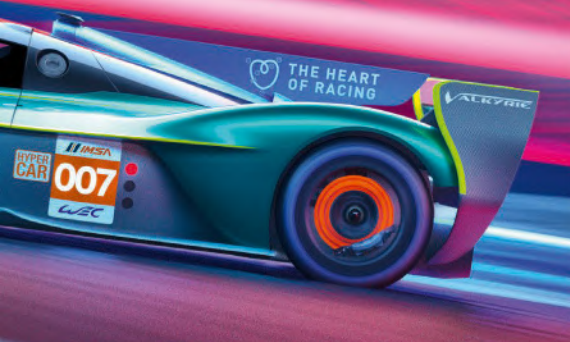
Lewis Hamilton vêtu de rouge. Il va falloir s'y faire.

Formule 1 : Hamilton en rouge

En attendant la nouvelle réglementation qui entrera en application en 2026, la Formule 1 aborde la saison 2025 sous le signe de la stabilité technique. En revanche, contrairement à la saison passée où il n'y avait eu quasi aucun changement d'effectif, le plateau 2025 évolue considérablement. Le plus gros bouleversement est bien sûr la concrétisation du transfert choc de Lewis Hamilton chez Ferrari. Il a entraîné de nombreux changements, dont le départ de Carlos Sainz Jr. chez Williams et l'enrôlement du novice italien Kimi Antonelli chez Mercedes. Il ne sera pas le seul rookie sur la grille de départ. Oliver Bearman (déjà remarqué lors de quelques remplacements en 2024) et Gabriel Bortoleto (champion de F2) courront aussi à plein temps, respectivement chez Haas et Sauber, de même que Doohan chez Alpine et le Français Isack Hadjar chez Racing Bulls. Parmi les autres transferts notables : le passage d'Esteban Ocon chez Haas et celui de Nico Hülkenberg chez Sauber. En toute logique, le naufragé Sergio Pérez a été remplacé chez Red Bull par le Néo-Zélandais Liam Lawson.

ERTS

ASTON MARTIN



MERCEDES



JULIEN DELFOSSE / DPPI

Dacia vise la victoire au Dakar.

Rallye-Raid : le défi de Dacia

Après avoir remporté le Dakar l'an passé, Audi a décidé de ne pas poursuivre son programme en Rallye-Raid, préférant se consacrer pleinement à sa prochaine arrivée en Formule 1. En l'absence de la marque aux anneaux, d'autres constructeurs se sont lancés dans l'aventure. Après de brillants débuts au Rallye du Maroc en octobre dernier, Dacia a abordé, le 3 janvier, son premier Dakar avec une équipe de choc constituée de Sébastien Loeb et Nasser al-Attiyah (quintuple vainqueur du Dakar),

accompagnés par la pilote espagnole Cristina Gutiérrez. Au volant de leur Dacia Sandrider, ces cadors affrontent une concurrence de taille. Ford aussi part à l'assaut des dunes avec son Raptor. Contrairement au WRC, il s'agit bien d'un engagement officiel du géant américain qui n'a pas hésité à recruter Carlos Sainz, vainqueur du dernier Dakar, et Mattias Ekström (autre ex-pilote Audi) aux côtés de Nani Roma. Ces nouveaux venus doivent aussi composer avec les Toyota et les Mini engagées par l'équipe X-raid.

WRC : ça bouge !

Le championnat du monde des rallyes est assurément la discipline qui va connaître le plus de changements en 2025. En effet, après trois saisons d'usage, le système hybride des voitures Rally1 est sacrifié afin de réduire les coûts. Les Toyota Yaris, Hyundai i20 et Ford Puma courront aussi avec de nouveaux pneus (Hankook au lieu de Pirelli). Ces autos disputeront un rallye supplémentaire. Avec l'ajout en fin de saison du Rallye d'Arabie saoudite, le calendrier mondial passe de 13 à 14 manches. Comme le veut la tradition, il débutera par le Rallye Monte-Carlo (du 23 au 26 janvier). Sur le plan sportif, Thierry Neuville (Hyundai) remettra son titre en jeu et il devra composer avec un adversaire de taille : Kalle Rovanperä. Après

un programme partiel en 2024, le prodige de Toyota revient en effet à plein temps. L'ayant manqué de peu la saison passée (de 3 points dans la dernière spéciale!), Hyundai visera clairement le titre des constructeurs cette année. La firme coréenne a d'ailleurs changé son approche en recrutant le Français Adrien Fourmaux à plein temps aux côtés de Thierry Neuville et Ott Tänak. Après une très belle saison chez M-Sport (avec cinq podiums), le Nordiste devient véritablement pilote d'usine. Il s'est manifestement bien adapté à sa nouvelle monture puisqu'il a remporté – mi-décembre – le Rallye du Dévoluy devant Kalle Rovanperä ! Prometteur... À noter que le barème de points, tant décrié l'an dernier, a été modifié.

Les Rally1 seront désormais dépourvus d'hybridation.



NIKOS KATIKIS / DPPI



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

EN MESURES

L/l/h :
4,90/1,73/1,54 m

Poids : 1358 kg

Puissance :
96 ch à 5200 tr/mn

1000 m d.a. :
35,7 s

Vitesse maxi :
157,6 km/h

**Consommation
à 90 km/h :**
8 l/100 km



Sans surprise, l'avant, plein de caractère, est strictement identique à celui de la berline. Sur le break familial, les différences, de taille, se situent à l'arrière!

LA PEUGEOT 505 FAMILIALE À L'ESSAI

Lorsque l'on évoque les "grands breaks", on pense immédiatement à Volvo ou à Mercedes, mais pas nécessairement à Peugeot. Pourtant, depuis la 404 et surtout la 504, la firme de Sochaux a su se poser en spécialiste en la matière. Une belle tradition perpétuée avec la 505 Familiale...

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

■ "Pour Peugeot, le break familial est une très ancienne tradition qu'il convient de respecter suivant les règlements de Sochaux. Par rapport à la berline 505, ces « dérivés longs » se sont fait attendre car les 504 équivalentes marchaient encore assez bien, commercialement parlant."

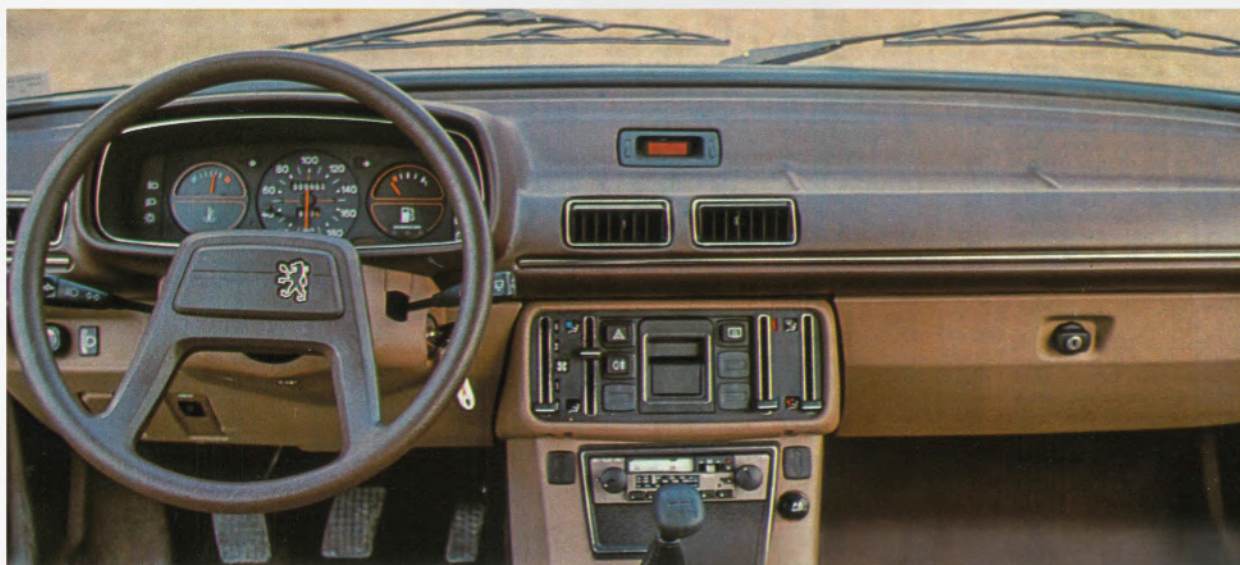
■ "Mais à ce compte-là, nous en serions toujours à la 203! De temps à autre, il faut réagir et remplacer, dans la gamme, les modèles dépassés, c'est-à-dire atteints par la limite d'âge."

■ "En une seule fois, Peugeot lance sur le marché 8 dérivés de la 505, soit 6 breaks et 2 familiales, construits autour de 4 moteurs déjà existants, 2 essence et 2 diesels."

■ "Nous avons opté pour la familiale SR, avec le moteur à essence le plus puissant, une boîte à 5 rapports et une direction assistée en option."

■ "Comme il est de règle pour les voitures destinées à être chargées soit de personnes, soit de marchandises, tous les essais techniques ont été effectués comparativement, à vide avec le conducteur seul à bord et à pleine charge, ce qui représente environ 700 kg."

■ "Par rapport à la berline, l'empattement est allongé, ce qui porte la longueur hors tout à 4,9 m. Le poids en ordre de marche atteint 1358 kg, dont 655 kg sur le train avant."



Sans fantaisie mais sérieusement construite et ergonomique, cette planche de bord est reprise en l'état à la berline. Sa dotation varie selon le niveau de finition.

“ Les dérivés longs ne bénéficient pas encore ni d'un moderne moteur à injection ni d'un diesel turbo. ”

↑ Ses qualités

GRANDE CAPACITÉ

“Naturellement, les deux banquettes se rabattent pour dégager un très important volume de chargement et surtout un plancher d’une longueur assez inhabituelle.”

BONNE BOÎTE 5

“La boîte de vitesses, parfaitement échelonnée, bénéficie également d’une synchronisation aussi douce que vive et d’un levier précis. Celui-ci se manœuvre du bout des doigts, et sa rapidité ne peut être prise en défaut.”

5 + 3 PLACES

“Pour l’habitabilité, les places avant sont les mêmes que sur la berline, tandis que la première banquette offre de l’espace pour trois passagers sans aucun problème. Cependant, la dernière petite banquette, annoncée pour trois personnes, ne peut raisonnablement convenir qu’à de grands enfants.”

↓ Ses défauts

PONT ENCORE RIGIDE

“Dans l’ensemble, la nouvelle 505 ne nous a pas déçus, sauf en ce qui concerne le maintien du pont arrière rigide, indéfendable quand on dispose en magasin de roues arrière indépendantes. L’argument avancé du marché africain et du « taxi-brousse » n’est pas légitime.”

TENUE DE ROUTE À VIDE

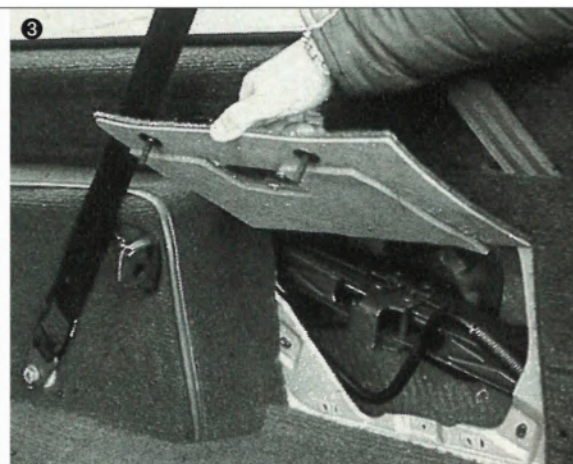
“À vide, le pont arrière apporte son lot habituel de perturbations, surtout sous la pluie. Dans certains virages, les roues arrière perdent de l’adhérence et ont tendance à glisser latéralement.”

COFFRE MODESTE

“Lorsque les deux banquettes sont ouvertes, il ne reste plus que 285 dm³ pour le volume du coffre, ce qui n’est pas beaucoup pour loger les bagages de huit personnes. Il faudra alors avoir recours à une galerie ou, mieux, à une petite remorque.”



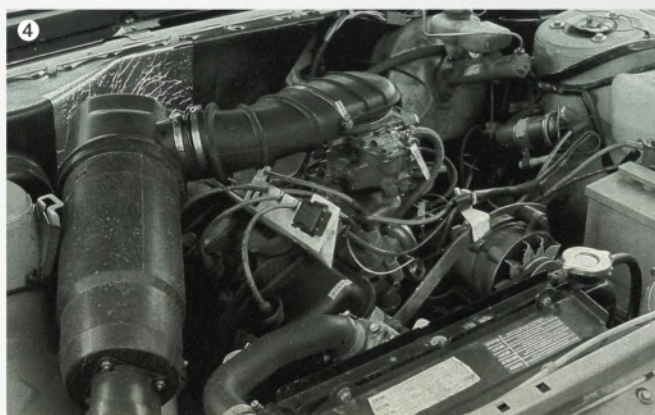
❶ La 505 Break fournit une habitabilité identique à celle de la berline dont elle dérive, donc remarquable, mais elle gagne en plus dans le coffre une banquette repliable destinée à recevoir trois enfants. ❷ Outre un seuil de chargement situé bas, l’arrière transformable accessible depuis un large hayon offre une excellente capacité de charge une fois les banquettes repliées. ❸ Sur le côté du coffre est aménagé un petit compartiment abritant le cric. Malin !



“ Peugeot n’a malheureusement pas cru devoir adopter le pont arrière suspendu avec les roues indépendantes de la berline. ”



❶ Grâce à son empattement allongé, la 505 Familiale est à classer parmi les grands breaks, puisqu'elle mesure 4,90 m de long. ❷ La petite banquette située dans le coffre dispose naturellement d'ancrages pour les ceintures de sécurité. ❸ En fonction de la charge, il est possible depuis la place conducteur de régler la hauteur du faisceau des phares. ❹ Dans sa version essence, cette 505 reçoit l'éprouvé 1971 cm³ de 96 ch alimenté par un carburateur double corps.



Extraits...

■ "Pour le dessin de la carrosserie, l'avant n'est absolument pas modifié, mais l'arrière bénéficie cette fois d'un style très agréable, moins utilitaire que celui des modèles précédents. En particulier, le large hayon reçoit une grande vitre galbée d'un aspect réussi."

■ "Comme d'habitude, nous avons procédé au contrôle des performances à Montlhéry. Pour la vitesse maximale, Peugeot annonce 162 km/h, et par un temps assez favorable avec une auto bien rodée, nous n'avons pas pu faire mieux que 157,6 km/h. En pleine charge, la vitesse tombe à 154,2 km/h, soit une perte peu importante."

■ "L'impression sur la route correspond tout à fait au verdict des chiffres : la 505 Familiale peut se comparer à vide à une voiture particulière, et en charge, elle fait encore bonne figure à condition de changer de vitesse nettement plus souvent."

■ "Cette 505 n'est pas un modèle de sobriété, mais ce n'est pas là la qualité première demandée à une version plus ou moins utilitaire."

■ "Peugeot a revendiqué pour ses dérivés longs un volume utile supérieur à celui de tous les autres breaks européens. Cette affirmation nous a surpris, face aux break CX ou Granada, mais les cotes de ces carrosseries sont singulièrement difficiles à interpréter puisque tout tient dans l'emplacement choisi pour la mesure ou simplement dans le fait que les sièges avant soient avancés ou non."

■ "Il manque dans la gamme de cette Peugeot une version de grand luxe genre « break de voyage » dotée de l'injection ou du turbo diesel."



Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

Avec le recul dont on dispose, il est amusant de voir que Peugeot avait à l'époque une excellente réputation en matière de robustesse, au point d'équiper l'essentiel des "taxis-brousse" en Afrique. D'autre part, les breaks étaient encore des "besogneux", presque des utilitaires, bien loin de l'image raffinée qu'ils affichent à présent. Preuve en est, la dernière 508 break – pardon, SW –, plus esthétique que réellement pratique. N'en déplaise aux détracteurs des SUV, ce sont eux aujourd'hui qui véhiculent les familles nombreuses.

RENAULT RAFALE

C'est la Renault la plus puissante et la plus chère du moment : le Rafale a la longueur d'un Espace mais ressemble plus à un Austral coupé. Il monte jusqu'à 300 ch et se veut à la fois dynamique et chic : faisons le tour de ce SUV coupé.

Par Cyril Biotteau

Dans la très large famille des SUV Renault (sept membres à ce jour), c'est le Rafale qui se situe tout en haut de la pyramide, notamment en tarif avec 59 000 € au plus haut alors que l'Espace culmine à 50 300 €. Les deux affichent pourtant des tailles voisines (4,72 m pour l'Espace contre 4,71 m pour le Rafale), mais le plus grand se veut surtout familial, pouvant accueillir jusqu'à sept personnes, tandis que l'autre joue

plus sur un côté exclusif souvent associé aux coupés. Par rapport à l'Espace et à l'Austral avec qui il partage sa plateforme, le Rafale profite de voies élargies, de même que les pneus, et d'une direction plus directe : trois ingrédients pour un meilleur dynamisme. Il emploie la même motorisation Full Hybrid (non rechargeable) de 200 ch que ses frères techniques mais a reçu en plus depuis peu un ensemble hybride rechargeable

de 300 ch qui lui donne 4 roues motrices et des performances plus en rapport avec son nom évocateur. Cela lui permet aussi d'aller concurrencer le DS 7 E-Tense 300 ch, voire le GLC 300 e (313 ch), y compris sur l'autonomie électrique, mais pour beaucoup moins cher. Les finitions du Rafale sont au nombre de trois, dont deux utilisent le nom d'Alpine pour induire une certaine notion de dynamisme. Marketing ou non ?

LA GAMME

Moteur / Finitions	Techno	Esprit Alpine	Atelier Alpine ❤️	Malus écologique
Hyb. E-Tech Full Hybrid 200	45 000 €	49 000 €	–	0 € (105 g/km de CO ₂)
Hyb. rech. E-Tech 4x4 300 ❤️	–	54 500 €	59 000 €	0 € (12 à 14 g/km de CO ₂)



Même s'il reprend la plateforme des Austral et Espace, le Rafale arbore un avant proche des Symbioz et Captur restylés.

LES MOTEURS

HYBRIDE NON RECHARGEABLE

€-Tech Full Hybrid 200

Ce bloc est désormais bien connu chez Renault puisqu'il loge déjà sous le capot des Austral et Espace. Il est composé d'un 3 cylindres 1,2 l turbo de 130 ch associé à 2 moteurs électriques de 25 et 50 ch pour 199 ch cumulés. L'ensemble se distingue par une belle douceur d'utilisation en conduite normale mais qui devient hachée à cause de la transmission particulière (voir l'encadré Transmission) en conduite sportive. Dans le Rafale, il octroie des performances suffisantes au quotidien, même si elles ne mettent pas en valeur le potentiel dynamique du châssis, en particulier lorsque celui-ci est doté des 4 roues directrices. Il permet surtout des consommations très raisonnables vu le niveau de prestations, sans oublier un prix inférieur de 5 500 € par rapport à la motorisation 300 ch à équipement équivalent.

HYBRIDE RECHARGEABLE

€-Tech 4x4 300 ❤️

La partie thermique est toujours assurée par le 3 cylindres 1,2 l turbo, mais il développe ici 150 ch. À la partie électrique de la version Full Hybrid s'ajoute un moteur électrique de 136 ch qui anime les roues arrière, donnant 4 roues motrices à ce Rafale. L'autre grosse différence vient de la batterie de 22 kWh, soit 11 fois plus que celle du Rafale 200 ch, et qui permet une autonomie moyenne de 79 km selon nos mesures : un bon score, bien qu'un Mercedes GLC 300 e fasse encore mieux avec 85 km. Les performances sont en nette hausse, et le compromis confort/tenue de route de la variante Atelier Alpine, aux réglages spécifiques, est remarquable, sans qu'on puisse la caractériser de sportive. Mais il coûte beaucoup plus cher que la version 200 ch, et il est dommage que le chargeur soit limité à 7,4 kW : la recharge durera au minimum 2 h 45 ! Des concurrents à batterie comparable peuvent se recharger en moins de 30 mn...



La planche de bord est bien présentée, tant pour l'assemblage que pour les matériaux, parmi lesquels figure de l'ardoise pour l'insert décoratif devant le passager avant.

LA TRANSMISSION

Boîte à crabots pilotés

C'est une bizarrerie propre aux Renault, sans équivalent sur le marché actuellement : la boîte est à crabots pilotés électriquement, ce qui lui permet de se passer de pignons de synchronisation. Cette boîte contribue à la sobriété du Rafale lorsque sa batterie est vide et montre une belle douceur en conduite coulée. Mais elle engendre également des trous à l'accélération en conduite musclée sur

la version 200 ch. Celle de 300 ch, grâce à son moteur électrique arrière qui vient à la rescousse de ceux de l'avant, lisse bien ces trous, même en conduite rapide. Les roues arrière ne sont entraînées que par l'électricité : si vous avez impérativement besoin des 4 roues motrices, restez en mode E-Save, qui préserve un niveau minimal de batterie pouvant en permanence alimenter le moteur arrière.

L/l/h/empattement : 4,71/1,87/1,61/2,74 m

MOTEUR HYBRIDE NON RECHARGEABLE		€-TECH FULL HYBRID 200
Puissance cumulée (ch)		199 ⁽¹⁾
Couple maxi (Nm à tr/mn)		205 à 1750 + 205 (élec.) + 50 (élec.) ⁽²⁾
Performances		
Vitesse maxi (km/h)		176 ⁽³⁾
0 à 100 km/h (s)		9,4
90 à 130 km/h en Drive (s)		8,3
Consommation		
Moyenne (l/100 km)		6,3
MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE		€-TECH 4X4 300 ❤️
Puissance cumulée (ch)		300 ⁽⁴⁾
Couple maxi (Nm à tr/mn)		230 à 1750 + 205 et 50 (élec. AV) + 200 (élec. AR) ⁽⁵⁾
Performances		
Vitesse maxi (km/h)		177 ⁽³⁾
0 à 100 km/h (s)		6,6
90 à 130 km/h en Drive (s)		5,4
Consommation		
Moyenne batterie vide (l/100 km)		7,4
Autonomie électrique (km)		79

(1) Puissance maxi : 130 ch à 4500 tr/mn + 68 et 34 ch (élec.). (2) Couple cumulé : 410 Nm.

(3) Vitesse autolimitée. (4) Puissance maxi : 150 ch + 68 et 34 (élec. AV) et 136 ch (élec. AR). (5) Couple cumulé : 500 Nm (estimation).

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

Accès et démarrage mains-libres, AFIL active, Android Auto et Apple CarPlay sans fil, banquette arrière rabattable 40/20/40 avec trappe à skis, caméra de recul, chargeur de smartphone à induction, climatisation automatique bizona, écran central tactile 12 pouces avec Google Maps, radars de parking AV/AR et latéraux, radio avec 6 HP, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseur intérieur automatique jour/nuit sans contour, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, surveillance des angles morts, vitres AR surteintées.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	TECHNO	ESPRIT ALPINE	ATELIER ALPINE ♥
4 roues directrices	1 500 €	série	série
Accoudoir arrière Ingenius	–	série	série
Affichage tête haute	–	800 €	800 €
Caméra 360°	–	800 €	série
Conduite autonome de niveau 2	–	1 500 € ⁽¹⁾	série
Feux AV matriciels	–	1 500 € ⁽¹⁾	série
Freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes	–	série	série
Hayon électrique	450 €	série	série
Jantes alliage 20 pouces	série	série	–
Jantes alliage 21 pouces	–	–	série
Pédalier aluminium	–	série	série
Roue de secours	200 €	–	–
Sellerie Alcantara	–	série	série
Sièges AV à réglages électriques et siège conducteur massant	–	800 €	série
Suspension pilotée avec caméra prédictive	–	–	série
Système audio 12 HP 485 W	–	1 000 €	1 000 €
Toit panoramique occultant	1 500 €	1 500 €	1 500 €
Volant, sièges AV et pare-brise chauffants	400 €	série	série

(1) Options groupées.

LES FINITIONS**TECHNO**

Réservée à la petite motorisation, cette finition d'entrée de gamme est déjà bien dotée avec d'office des roues de 20 pouces, l'accès à bord et le démarrage mains-libres, l'écran central tactile de 12 pouces avec les services Google et pas mal d'éléments d'agrément comme de sécurité. D'important, il ne manque que les 4 roues directrices, qui transfigurent la conduite de ce Rafale (voir "Les principales options" page de droite).

ESPRIT ALPINE

(TECHNO + 4 000 €)

Ce niveau est disponible avec les deux motorisations et s'enrichit, par rapport à la Techno, des 4 roues directrices, du fameux accoudoir arrière Ingenius avec support de smartphone ou tablette et prises USB-C, d'un insert décoratif en ardoise original et d'une sellerie Alcantara avec surpiqûres bleu, blanc, rouge et la signature lumineuse "A fléché" (rétroéclairée) sur les sièges avant.

ATELIER ALPINE ♥

(ESPRIT ALPINE + 4 500 €)

Uniquement proposé avec le 300 ch, ce haut de gamme reçoit des modifications techniques avec des ressorts plus fermes, des barres antiroulis plus importantes et des réglages de direction spécifiques, y compris pour les roues arrière directrices. Autre ajout essentiel : la suspension pilotée associée à une caméra qui "lit" la route pour l'aider à anticiper. Un équipement déjà vu sur des Mercedes haut de gamme mais aussi sur le DS 7, par exemple. Grâce à cette suspension, le compromis confort/tenue de route est remarquable malgré la fermeté accrue des ressorts. Ce raffinement n'est disponible qu'à ce niveau et inaccessible aux autres, même en option. Ce n'est pas le cas des équipements comme les feux avant matriciels ou les sièges avant électriques, de série ici mais payants sur l'Esprit Alpine.



- 1 L'écran central de 12 pouces est très réactif et fluide : ici, le menu qui permet de régler vos préférences de conduite avec les 4 roues directrices.
- 2 À gauche du volant, cette touche encadrée coupe toutes les alertes de sécurité avec une grande facilité.
- 3 Il y a beaucoup d'espace à l'arrière de ce Rafale : même les grands y seront à l'aise !
- 4 En version PHEV, le coffre atteint 535 dm³ : un excellent score !
- 5 Le toit panoramique occultant optionnel dépasse 1 m de long.



De profil, la silhouette SUV coupé du Rafale est évidente et lui permet de cacher qu'il est presque aussi long que le Renault Espace.



Le Rafale 300 ch en version Atelier Alpine dispose d'une suspension pilotée assistée par caméra qui lui donne un compromis confort/comportement routier remarquable.

LES TEINTES

Teintes métallisées



Rouge Flamme (gratuite)



Noir Étoilé (800 €)



Gris Schiste (800 €)



Bleu Sommet (950 €, uniquement sur Esprit Alpine et Atelier Alpine)

Teintes satinées



Blanc Nacré Satin (1 550 €, uniquement sur Esprit Alpine)



Bleu Sommet Satin (2 200 €, uniquement sur Atelier Alpine)

LES PRINCIPALES OPTIONS

4CONTROL ADVANCED (1 500 € SUR TECHNO)

Il s'agit des 4 roues directrices, de série sur les versions Alpine mais nécessitant un supplément sur Techno. Cet élément ajoute donc des roues arrière directrices qui changent beaucoup les sensations au volant, avec plus d'agilité dans les petits virages et la possibilité de passer plus vite en courbe rapide. Cela permet également de braquer plus court lors des manœuvres. Si vous choisissez un Rafale 200 ch Techno, cochez au moins cette option, vous ne le regretterez pas.

CONSEILLÉE (FORTEMENT) PAR L'AJ

TOIT PANORAMIQUE OCCULTANT (1 500 €)

Déjà vu sur le Scénic, ce toit vitré de plus de 1 m de long a la particularité de ne pas avoir de vélum physique mais de s'opacifier par une réaction électrochimique : il passe de l'état transparent à un aspect dépoli

occultant en 5 s et permet de laisser l'avant transparent avec les passagers arrière "à l'abri", ou l'inverse. Sympa, ne serait-ce que pour la taille de ce toit vitré.

CONSEILLÉE PAR L'AJ

TOIT NOIR ÉTOILÉ/TOIT NOIR (600 €)

Les couleurs disponibles ne sont pas légion mais donnent toutes (sauf le noir) la possibilité d'avoir un toit noir pour un effet biton qui habille toujours la voiture. Petite subtilité : sur les couleurs métallisées, le toit noir est dit "étoilé", alors que sur les couleurs nacrées, il ne l'est pas. Peut-être que cela aurait fait trop de paillettes ? À noter également que sur le Bleu Sommet Satin, le toit noir est gracieusement offert. Comptez 600 € de supplément, hormis sur le Rouge Flamme, gratuit au départ, mais qui coûte 1 400 € si vous le prenez avec le toit Noir Étoilé.

SELON VOS GOÛTS



NOTRE CHOIX

Renault Rafale E-Tech 4x4 300 Atelier Alpine (59 000 €, hors options, malus 0 €)

Si vous prenez une version 200 ch en Techno, cochez au moins l'option des 4 roues directrices. Cette motorisation suffit déjà amplement, mais pour une fois, nous vous recommandons la variante la plus chère. Car quitte à choisir le Rafale plutôt que l'Austral ou l'Espace, le 300 ch nous paraît plus cohérent. Et dans ce cas, celui avec la suspension pilotée offre un compromis vraiment supérieur : ce serait dommage de s'en priver...



Jantes alliage 20 pouces diamantées noires Sonic (série sur Techno)



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



Jantes alliage 21 pouces diamantées noires Chicane (série sur Atelier Alpine)

BMW SÉRIE 5

Vous recherchez une grande berline ou un break plutôt chic. Vous avez un bon budget et ne voulez pas vous ennuyer au volant. Cette génération de Série 5 pourrait être votre prochaine voiture.

Par **Didier Laurent**

Génération après génération, depuis 1972, la Série 5 s'inscrit dans un progrès continu. À chaque révélation, on se demande comment BMW pourra faire mieux la prochaine fois. D'un design classique, héritant de motorisations dernier cri, la "G30" qui nous intéresse aujourd'hui est disponible en essence, en diesel et en hybride rechargeable. Elle évite le tout-électrique, un genre de motorisation apparu avec celle qui a été lancée l'année dernière sous le nom d'"i5". En berline comme en break Touring, cette Série 5 qui s'est arrêtée fin 2023 revendique une forme de continuité vis-à-vis de la génération précédente, bien que tout soit nouveau, y compris sa plateforme. En soignant son habitabilité, le plaisir de conduite (trains roulants complexes, suspension pneumatique, roues arrière directionnelles) et l'apport du confort par la technologie, cette Série 5 en veut aux Audi A6 et Mercedes Classe E. Elle n'est pas pour autant exempte de tout reproche, à commencer par son encombrement extérieur (près de 5 m de long), et le coffre de la berline n'est pas très pratique à utiliser. Si ce point est important pour vous, préférez le break. Dans tous les cas, vous aurez droit à un univers et à des prestations haut de gamme, agrémentés par de nombreuses options que l'on retrouve sur le marché de l'occasion. Cette Série 5 est indéniablement l'une des meilleures voyageuses du monde automobile, qu'on peut parfois trouver à des tarifs compétitifs, mais attention au coût d'entretien.

LA GAMME SÉRIE 5		Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	520i	184	5,8*	Une sage entrée de gamme essence, mais un moteur 2 l qui a du caractère malgré une douceur absolue. À petit prix, il ne décevra pas.
	530iA	252	5,8*	À 2 ou 4 roues motrices, cette version est animée par le même 4 cylindres de 2 l que la 520i. Sa calibration électronique lui donne plus de polyvalence.
	540iA	340/367	9,6	Il s'agit ici d'accéder au moteur 6 cylindres en ligne de 3 l, avec un certain niveau d'exclusivité.
	M550iA	530	9,9*	Le V8 de 4,4 l s'exprime dans un univers feutré mais il sait donner de la voix. Le 0 à 100 km/h abattu en 3,8 s impressionne pour une voiture de près de 2 tonnes.
	M5	600/625/635	11	Une appellation mythique pour une sportive de haut niveau. Les versions Competition et CS vont encore plus loin, impressionnantes de puissance et d'agrément. Les prix s'envolent, car la rareté vient s'ajouter à l'exclusivité.
Hyb. rech.	520e	204	53 km élec. / 1,9*	Cette livrée hybride rechargeable (PHEV) apparaît au restylage. Elle combine un moteur 2 l à essence avec une machine électrique et une batterie de 12 kWh. Comptez sur 35 km en tout électrique.
	530eA	252/286	25 km élec. / 7,2 batterie vide (252 ch)	La PHEV la plus répandue, qui permet elle aussi de réaliser environ 25 km en zéro émission. Attention, sur les hybrides rechargeables, le réservoir est plus petit, tout comme le volume de coffre.
	545eA xDrive	394	3*	Une hybride rechargeable de pointe sur une base 6 cylindres en ligne. Cela donne une version forcément chère. 0 à 100 km/h en 4,6 s...
	518dA	150	4,4*	Un diesel qui ne démerite pas mais un peu juste sur route. Sauf si c'est une affaire, ne vous précipitez pas.
Diesel	520dA	190	6,3	Nous avons opté pour cette version en diesel parce qu'elle est objectivement suffisante. Mais si vous avez du budget pour aller plus loin, ne vous privez pas. Cet excellent 4 cylindres reste un très bon choix aussi bien pour le quotidien que pour les longs trajets.
	530dA	265/286	7,4 (265 ch xDrive)	C'est la version qui permet d'accéder au mélodieux 6 cylindres diesel. La consommation est correcte, le plaisir élevé.
	540dA xDrive	320/340	5,6*	Transmission intégrale obligatoire pour ce gros diesel aux allures sportives : il demande moins de 5 s pour passer de 0 à 100 km/h.
	M550dA	400	6,3*	Le couple de 760 Nm et la puissance rendent ludique cette proposition. Le look travaillé est aussi un atout.

* Données constructeur.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 26 000 €

Diesel : à partir de 26 000 €*

Hybride rechargeable :
à partir de 28 000 €*

Génération : septième

Commercialisation : février 2017,
juillet 2017 pour le break

Restylage : juillet 2020

Nombre d'exemplaires
en circulation : 9 620 berlines
et 5 247 breaks Touring

* 100 000 km maximum.



NOTRE CHOIX

BMW Série 5 520d

2021 Luxury

1^{er} prix prospecté :

39 000 € 50 000 km



TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance maxi	190 ch
Couple maxi	400 Nm
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Puissance fiscale	10 CV
Cylindrée	1 995 cm ³
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques	245/45 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,96/1,87/1,48/2,98 m
Poids/tractable freiné	1 712/2 000 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1 000 m d.a.	29,3 s
0 à 100 km/h	8,1 s
90 à 130 km/h (en Drive)	7,6 s
Vitesse maxi	221 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/63 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	155/149 cm
Volume de coffre	519 dm ³

LE BUDGET

Assurance ⁽¹⁾ : 1 208 €	Carte grise ⁽²⁾ : 333 €
------------------------------------	------------------------------------

Consommations

Moyenne	6,3 l/100 km
Ville/route/autoroute	7,1/6,1/5,6 l/100 km
Autonomie/réservoir	1 047 km/66 l

Coût de l'entretien

Jambes de suspension AV ⁽³⁾	1 978 €	Distribution	chaîne
Jambes de suspension AR ⁽⁴⁾	3 074 €	Embrayage	BVA
Disques AV ⁽³⁾	253 €	FAP	2 119 €
Disques AR ⁽³⁾	405 €	Pneus ⁽³⁾	340 €
Plaquettes AV ⁽⁵⁾	228 €	Feu AV	2 971 €
Plaquettes AR ⁽⁵⁾	181 €	Feu AR	397 €
Filtre à air	52 €	Bouclier AV	1 051 €
Filtre à huile	28 €	Bouclier AR	957 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

LE BILAN FIABILITÉ

Pour une voiture d'un tel niveau technologique, le bilan fiabilité est franchement bon. Certes, la Série 5 n'échappe pas à des mises à jour de sa partie électronique et elle a quelques petites faiblesses. Mais les pièces maîtresses offrent globalement une utilisation sereine dans le temps.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

MOTEURS DIESEL

C'est la catégorie qui connaît le plus d'avaries, mais avec un taux raisonnable et une gravité modérée. Les 4 cylindres comme les 6 ont par exemple rencontré des soucis de vanne EGR (difficultés de démarrage, allumage de voyant) pouvant conduire à un passage en mode dégradé de la mécanique. Un rappel a été organisé. On note aussi quelques fuites possibles (eau ou huile) en lien avec une mauvaise qualité de joints.

TRANSMISSION ET SUSPENSIONS

Des cas de remplacement de la transmission xDrive ont été signalés. Ce n'est pas électronique, il faut changer des pièces. Si vous achetez un modèle avec des kilomètres, renseignez-vous de l'usage qui en a été fait (remorque tractée, circuit) et vérifiez que les préconisations d'entretien de ce dispositif ont été suivies. On relève aussi des défauts des suspensions pneumatiques, pouvant conduire à des réparations onéreuses.

AUTRES DÉFAILLANCES

FEUX DE JOUR À LED

Plusieurs signalements de panne sur ce point, qui obligerait à remplacer l'ensemble du phare (ce qui est coûteux). N'hésitez pas à monter un dossier de demande de prise en charge auprès du service après-vente.

SONDE LAMBDA

Sur les essence, des cas de défaillance de sonde lambda ont été répertoriés. Un voyant antipollution s'allume alors au tableau de

bord. Dans la majorité des cas, la voiture fonctionne normalement, mais il se peut que des difficultés de démarrage surviennent.

DISQUES DE FREIN

Plusieurs cas de voilage de disques de frein (aux alentours de 40 000 à 50 000 km). Ce n'est pas la première génération de Série 5 qui est affectée par ce défaut, qui ne survient pas systématiquement mais qui n'a jamais donné lieu à des modifications en usine.

LES RAPPELS

MAJEURS

RADIATEUR DE RECYCLAGE DES GAZ (NOVEMBRE 2019, NOVEMBRE 2020 ET AVRIL 2023)

Plusieurs modifications ont été intégrées au cours de ces trois opérations de rappel. D'abord, sur 17 100 véhicules (chiffre monde), il a fallu vérifier l'état de fonctionnement et éventuellement remplacer le radiateur de recyclage des gaz ; la même opération a été menée un an plus tard sur une tranche de 31 602 unités. Enfin, la dernière campagne (48 588 voitures) impose le remplacement systématique dudit radiateur.

BOÎTIERS ÉLECTRONIQUES (DE DÉCEMBRE 2021 À MAI 2023)

Il y a eu plusieurs campagnes de rappel concernant la reprogrammation ou le remplacement de certains boîtiers, soit pour des questions de mise à jour, soit pour éliminer des anomalies (allumage intempestif de voyant, risque de dysfonctionnement). Dans l'ordre, 10 577 unités (chiffre monde) ont été corrigées en décembre 2021, 5 391 en mars 2022, 9 441 en avril 2022, 13 001 en août 2022 et 16 236 en mai 2023.

MINEURS

VERSIONS HYBRIDES RECHARGEABLES (SEPTEMBRE 2020 ET SEPTEMBRE 2022)




Sur les voitures produites entre mars et août 2020, un court-circuit peut survenir dans la batterie haute tension, déclenchant une réaction en chaîne à l'intérieur de l'accumulateur, voire un incendie. Sur les modèles sortis de chaîne entre décembre 2019 et septembre 2022, un défaut de fabrication des cellules peut entraîner un auto-déchargement de la batterie, mais également

une surchauffe des modules de cellules haute tension, et là aussi un incendie.

MOTEURS (AOÛT 2019 ET JANVIER 2020)

Sur les M5 produites entre juillet 2018 et juin 2019, la pompe à injection peut ne pas être suffisamment serrée, ce qui pourrait provoquer une fuite de carburant et un incendie. Sur les voitures fabriquées entre mai 2018 et septembre 2019, un défaut sur l'arbre d'équilibrage peut causer des dégâts au moteur. En après-vente, la pièce est remplacée.












LE PRIX DU NEUF

ALFA ROMEO				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
TONALE				
1.5T Hybrid 130 ch Sprint	7		210	41 200
1.5 T Hybrid 160 ch Sprint	8		240	43 200
PHEV 190 ch Sprint	7		0	50 600
PHEV 280 ch Q4 Sprint	10		0	53 300
1.6 Diesel 130 ch Sprint	7		940	41 700
Surcôt Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcôt 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	
Surcôt Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcôt 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	
Surcôt Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcôt 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	
Surcôt GT Premium : GT + 3 200 €				
Surcôt GTS : GT Performance + 3 000 €				
Surcôt 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	270 000

AUDI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
A1 SPORTBACK				
25 TFSI Design	5		210	27 230
30 TFSI Design	6		230	28 240
35 TFSI S line S tronic	8		330	34 670
40 TFSI S line S tronic	11		2 049	36 430
Surcôt S line : Design + 2 700 €				
Surcôt S line Plus : S line + 2 000 €				
A1 ALLSTREET				
30 TFSI	6		330	29 840
35 TFSI S tronic	8		540	33 570
Q2				
30 TFSI Design	6		360	34 480
35 TFSI Design	8		400	36 500
SQ2	19		40 468	58 150
30 TDI Design	6		210	36 390
35 TDI Design S tronic	8		898	41 140
Surcôt S line : Design + 2 400 €				
Surcôt 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	
Surcôt 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	
Surcôt Avus : Design + 4 450 €				

A3 BERLINE				
Surcôt : 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	
Surcôt S line : Design + 4 200 €				
Surcôt 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	
Surcôt S line : Design + 4 200 €				
Surcôt 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	
Surcôt S line : "base" + 18 760 €				

Q4 E-TRON SPORTBACK				
45	6	B 2 000	46 990	
55 S line Quattro	7	0	72 450	
Surcôt 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	
Surcôt S line : Design + 9 170 €				

A5 AVANT				
Surcôt : 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	
Surcôt 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	
Surcôt 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	
Surcôt Design : S line + 500 €				
Surcôt Avus : Design + 10 700 €				

A6 AVANT				
RS 6 Performance	58	M 60 000	151 050	
Surcôt : 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	
Surcôt 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	
Surcôt Design : S line + 4 000 €				
Surcôt 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	
Surcôt S line : Design + 6 890 €				

A6 E-TRON AVANT				
Surcôt : Sportback + 1 500 €				

E-TRON GT				
S GT Base	12	0	128 250	
RS	12	0	162 400	
RS Performance	12	0	175 350	
Surcôt 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	
Surcôt 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	
Surcôt 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	
Surcôt 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 €			

SÉRIE 3 TOURING				
Surcôt: 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
Surcôt 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
Surcôt 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
Surcôt M Sport: "base" + 5 150 €				
i4				
eDrive35	6		0	57 600
eDrive40	7		0	64 000
M50 xDrive	9		0	78 650
Surcôt M Sport: "base" + 4 100 €				
Z4				
sDrive20i	11	M	4 543	55 550
M40i	23	M	28 813	70 950
Surcôt 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
Surcôt M Sport: "base" + 3 050 € à + 3 750 €				
ix3				
Inspiring	6		0	74 200
Surcôt 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
Surcôt 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
Surcôt M Sport: "base" + 4 350 €				
SÉRIE 5 TOURING				
Surcôt: Berline + 1 500 € à + 3 050 €				
i5				
eDrive40	7		0	76 250
M60 xDrive	9		0	107 550
Surcôt M Sport: "base" + 4 350 €				
M Sport Edition: "base" + 3 300 €				
i5 TOURING				
Surcôt: 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
Surcôt M Sport: "base" + 6 950 €				
i7				
eDrive50	9		0	128 550
xDrive60	10		0	151 850
M70 xDrive	10		0	192 200
Surcôt M Sport: "base" + 6 950 €				
SÉRIE 8 COUPÉ				
840d xDrive	22	M	14 070	116 650
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ				
Surcôt: coupé - 3 000 €				

SÉRIE 8 CABRIOLET				
Surcôt: 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
Surcôt M Sport: xLine + 3 450 € à + 4 150 €				
XM				
50e	17		0	138 900
653 ch	39		0	179 500
Label Red	51		0	205 000
ix				
xDrive40	7		0	84 250
xDrive50	10		0	111 250
M60	10		0	143 100
X7				
xDrive40d	22	M	60 000	111 550
Surcôt 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
Surcôt Design: Comfort + 2 000 €				
ATTO 3				
Comfort	1		0	37 990
Surcôt Design: Comfort + 2 000 €				
SEAL				
Design	1		0	46 990
Excellence-AWD	NC		0	49 990
SEAL U				
DM-i Boost	5		0	37 500
Electrique Comfort	NC		0	41 890
Surcôt Design: Comfort + 3 500 € / Boost + 7 000 €				
NOUVEAU SEALION				
Comfort	5		0	46 990
Design AWD	11		51 990	
Surcôt Excellence: Design + 4 500 €				
HAN				
Executive AWD	NC		0	71 160
Surcôt Emerald Edition: Executive + 3 240 €				
TANG				
Flagship AWD	NC		0	70 800
CADILLAC				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
LYRIQ				
Luxury	NC		0	81 200
Surcôt Sport: Luxury + 0 €				
CATERHAM				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
SEVEN				
170R	NC		0	42 854
340 R	NC	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
Surcôt 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
Surcôt You Pack Plus: You + 2 200 € à + 2 510 €				
Surcôt Max: Plus + 4 210 € à + 4 500 €				

C3 AIRCROSS				
1.2 Turbo 100 ch You	5	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
Surcôt You Pack Plus: You + 2 100 €				
Surcôt 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
è-C4 136 ch You	4	B	2 000	35 740
è-C4 156 ch You	4	B	2 000	37 240
Surcôt Plus: You + 950 €				
Surcôt Max: Plus + 2 050 €				
Surcôt E-Series: Plus + 1 950 €				
C4 X				
1.2 PureTech 100 ch You	5	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
è-C4 X 136 ch You	4	B	2 000	36 440
è-C4 X 156 ch You	4	B	2 000	37 940
Surcôt Plus: You + 6 310 €				
Surcôt E-Series: Plus + 1 950 €				
Surcôt Max: Plus + 2 050 €				
C5 AIRCROSS				
1.2 PureTech 130 ch Plus	7	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
Surcôt 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
Surcôt Plus: You + 2 600 €				
Surcôt Max: Plus + 2 000 €				
Surcôt Hypos: 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
Surcôt VZ Extreme: VZ + 5 810 €				
LEON SPORTSTOURER				
Surcôt: 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
ATEGA				
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
Surcôt 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
Surcôt VZ Extreme: VZ + 5 300 €				
TAVASCAN				
286 ch V	6		0	46 990
340 ch VZ 4Drive	5		0	64 930

SP3 DAYTONA			
840 ch	NC		60 000 196 800
PUROSANGUE			
725 ch	73		60 000 384 229

FIAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
PANDA CLASSIC			
1.0 BSG 70 ch Hybrid	4	0	15 900
Surcôt Pandina : "base" + 2 000 €			

500 E			
23,8 kWh	3		2 000 30 400
42 kWh	3		2 000 33 900
Surcôt La Prima : "base" + 4 600 €			

500 E 3+1			
Surcôt : berline + 2 000 €			

500 E CABRIOLET			
Surcôt : berline + 3 400 €			

ABARTH 500E			
42 kWh	3		2 000 36 900
Surcôt Pack : "base" + 2 000 €			
Surcôt Turismo : Pack + 2 000 €			

ABARTH 500E CABRIOLET			
Surcôt : berline + 3 400 €			

GRANDE PANDA			
Electrique 113 ch (RED)	4		2 000 24 900
Surcôt 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		2 000 35 900
Surcôt La Prima : RED + 5 000 €			

FORD

TYPE	CV	B/M*	PRIX
PUMA			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	6		125 27 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	8		260 30 090
ST	8		650 38 290
Surcôt ST-Line : Titanium + 1 500 €			
Surcôt ST-Line X : ST-Line + 2 000 €			

FOCUS			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line X	NC	NC	31 450
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC	NC	34 250
ST	17		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		50 34 250
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC	NC	34 550

FOCUS SW (BREAK)			
Surcôt : berline + 1 200 €			

FOCUS SW ACTIVE			
Surcôt : berline + 1 200 €			

KUGA			
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium I-AWD	8		310 41 490
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8	0	46 090
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexFuel Titanium	8	0	39 490
Surcôt ST-Line : Titanium + 1 500 €			
Surcôt Active : ST-Line + 0 €			
Surcôt ST-Line X : Active + 3 500 €			
Surcôt Active X : ST-Line X + 0 €			

EXPLORER			
Standard Range 170 ch	5		2 000 43 900
Extended Range 204 ch	NC		2 000 45 900
Extended Range 286 ch	6		2 000 46 900
Extended Range 340 ch	6	0	53 900

CAPRI			
Standard Range 170 ch	NC		2 000 46 400
Extended Range 286 ch	NC	0	49 400
Extended Range 340 ch AWD	NC	0	56 400

BRONCO			
2.7 EcoBoost 335 ch Outer Banks	NC		60 000 76 500
Surcôt Badlands : Outer Banks + 4 000 €			

MUSTANG MACH-E			
268 ch Standard Range	9	0	52 990
294 ch Extended Range Premium	7	0	66 990
329 ch Standard Range Premium AWD	12	0	58 990
370 ch Extended Range Premium AWD	NC	0	73 990
GT	16	0	81 990
Rally	NC	0	84 990

MUSTANG FASTBACK			
GT	NC		60 000 59 300
Dark Horse	NC		60 000 71 300

MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcôt : Fastback + 4 500 €			

TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	NC		2 370 24 600
Surcôt Titanium : Trend + 1 500 €			
Surcôt Active : Titanium + 1 440 €			

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

HONDA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
JAZZ			
e:HEV Advance	6	0	29 620
Surcôt Advance Sport : Advance + 1 050 €			

JAZZ CROSSTAR			
e:HEV Advance	6	0	30 900

ZR-V			
e:HEV Sport	7		370 47 450
Surcôt Advance : Sport + 1 500 €			

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

E:NY1			
Advance	4	0	47 700

CIVIC			
e:HEV Executive	7	0	39 220
Type R	21		85 346 57 220
Surcôt Sport : Executive + 1 300 €			
Surcôt Advance : Sport + 3 400 €			
Surcôt Type-R S : Type R + 8 580 €			

CR-V			
e:HEV Executive	NC		2 765 54 980
e:PHiEV Advance Tech	NC	0	63 150
Surcôt 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		75 18 950
1.2 79 ch N Line	4	0	20 150
1.0 T-GDI 90 ch N Line	5		190 20 900
Surcôt Creative : Intuitive + 1 050 €			

iNSTER			
42 kWh	NC	0	25 000
49 kWh Intuitive	NC	0	28 250
Surcôt Intuitive : "base" + 1 500 €			
Surcôt 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
Surcôt Intuitive : Initia + 1 300 €			
Surcôt Creative : Intuitive + 1 500 €			
Surcôt N Line Creative : Creative + 800 €			
Surcôt Executive : N Line Creative + 2 400 €			

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

KONA			
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5		260 27 600
1.6 T-GDI 138 ch Creative DCT	7		1 074 32 800
Hybrid 129 ch Intuitive	5	0	34 000
Electric 48 kWh Intuitive	3		2 000 36 850
Electric 65 kWh Intuitive	4		2 000 40 250
Surcôt Creative : Intuitive + 1 000 € à + 2 350 €			
Surcôt Premium : Creative + 2 000 €			
Surcôt Executive : Creative + 3 150 € à + 5 500 €			
Surcôt N Line Executive : Executive + 1 000 €			

i30			
1.0 T-GDI 100 ch Creative	5		310 28 700
1.5 T-GDI 140 ch Hybrid 48 V N Line DCT	7		1 504 36 150

i30 SW			
Surcôt : 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
Surcôt Creative : Intuitive + 3 400 €			
Surcôt Executive : Creative + 5 400 €			
Surcôt N Line : Executive + 1 200 €			

TUCSON			
Hybrid 215 ch Initia	8		260 37 100
Plug-in 253 ch Creative	8	0	47 200
Surcôt Intuitive : Initia + 1 900 €			
Surcôt Creative : Intuitive + 3 000 €			
Surcôt N Line Creative : Creative + 1 000 €			
Surcôt Executive : Creative + 6 000 €			
Surcôt N Line Executive : Executive + 1 000 €			
Surcôt 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
Surcôt Creative : Intuitive + 3 000 € à + 3 900 €			
Surcôt Executive : Creative + 4 000 € à + 4 900 €			
Surcôt Calligraphy : Executive + 3 000 €			

STARIA			
Hybrid 215 ch Creative	8		23 942 57 400
Surcôt Executive : Creative + 4 100 €			

JAGUAR

TYPE	CV	B/M*	PRIX
E-PACE			
P270e S R-Dynamic	11	0	63 600
D200 S R-Dynamic	11		10 255 58 400
Surcôt SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 3 500 €			
Surcôt HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 3 100 €			

F-PACE			
SVR	47		60 000 115 100
P400e S R-Dynamic	19	0	84 700
D200 S R-Dynamic	11		10 646 69 300
D300 SE R-Dynamic	19		60 754 83 800
Surcôt SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 5 000 €			
Surcôt HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 4 400 €			

F-TYPE COUPE			
P300 R-Dynamic	NC		60 000 72 400
P450 75	NC		60 000 106 200
R75	NC		60 000 135 300

F-TYPE CABRIOLET			
Surcôt : coupé + 7 600 €			

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

JEEP

Surcôt Executive : Creative + 4 100 €			
JAGUAR			

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
Surcôt LX : "base" + 3 000 €			
Surcôt Cassira : 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
Surcôt Dynamic SE : S + 7 200 €			
Surcôt Dynamic HSE : Dynamic SE + 5 400 €			
Surcôt Autobiography : Dynamic HSE + 8 400 €			
DISCOVERY SPORT			
PHEV S	11	0	61 300
D200 Dynamic SE	11	NC	64 000
Surcôt Dynamic SE : S + 6 300 €			
Surcôt Dynamic HSE : Dynamic SE + 6 700 €			

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

RANGE ROVER VELAR			
P400e S	19	0	82 200
D200 S	11	M 12 823	70 500
Surcôt SE R-Dynamic : S + 7 300 €			
Surcôt 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
Surcôt SE : S + 4 800 €			
Surcôt SE X-Dynamic : SE + 4 100 €			
Surcôt HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 900 €			
Surcôt X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 20 600 €			
Surcôt XS Edition : SE + 7 200 €			
Surcôt 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
Surcôt SE : S + 6 900 €			
Surcôt SE X-Dynamic : SE + 4 200 €			
Surcôt XS Edition : SE + 4 300 €			
Surcôt HSE X-Dynamic : SE + 11 000 €			
Surcôt X X-Dynamic : HSE X-Dynamic + 17 600 €			
Surcôt 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
Surcôt SE : S + 6 600 €			
Surcôt SE Dynamic : SE + 3 400 €			
Surcôt 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
Surcôt HSE : SE + 8 600 €			
Surcôt Autobiography : HSE + 17 700 €			
Surcôt 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
Surcôt Elegant : "base" + 3 500 €			
Surcôt Emotion : Elegant + 2 500 €			
Surcôt Relax : Emotion + 2 300 €			
Surcôt Cool : Relax + 200 €			
Surcôt Original Edition : Cool + 2 200 €			

UX			
300h	8	0	41 990
300e Pack	4	0	57 400

Surcôt Pack : "base" + 2 480 €			
Surcôt F Sport Design : Pack + 1 920 €			
Surcôt Luxe : F Sport Design + 2 900 €			
Surcôt F-Sport Executive : Luxe + 11 600 €			

NX			
350h Pack	10	M 2 355	57 500
450h+ Luxe 4WD	10	0	70 000

300e Pack			
Surcôt Luxe : Pack + 6 000 €			
Surcôt Executive : Luxe + 10 000 € à + 11 000 €			
Surcôt F Sport Executive : Executive + 0 à + 3 500 €			

ES			
300h Luxe	9	M 685	64 700
Surcôt Executive : Luxe + 8 800 €			

RX			
450h+ Luxe	10	0	93 400
500h F Sport Executive	18	M 88 725	99 200

Surcôt F Sport Design : Luxe + 3 200			
Surcôt Executive : Luxe + 9 600 €			

RZ			
300e Pack	NC	0	57 500

Surcôt Luxe : Pack + 3 000 €			
Surcôt Executive : Luxe + 10 000 €			

LM			
350h Executive 7 places	10	M 24 137	123 700

LS			
500h	19	M 81 658	119 900

Surcôt Executive : "base" + 33 000 €			
Surcôt 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
Surcôt 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
Surcôt Homura : Centre-Line + 3 000 €			
Surcôt Exclusive-Line : Homura + 850 €			
Surcôt Homura Aka : Exclusive-Line + 900 €			

2 HYBRID			
Pure	5	0	25 250

Surcôt Pure Pack Plus : Pure + 1 000 €			
Surcôt Agile : Pure + 1 900 €			
Surcôt Agile Pack Comfort : Agile + 1 250 €			
Surcôt Agile Pack Comfort & Safety : Agile + 2 200 €			
Surcôt Select : Agile + 3 100 €			
Surcôt 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

Surcôt Homura : Prime-Line + 2 200 €			
Surcôt Nagisa : Homura + 1 300 €			
Surcôt Exclusive-Line : Prime-Line + 2 000 €			

3 BERLINE			
Surcôt : 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

Surcôt Centre-Line : Prime-Line + 2 450 €			
Surcôt Homura : Centre-Line + 400 €			
Surcôt Nagisa : Homura + 1 400 €			
Surcôt Exclusive-Line : Nagisa + 950 €			
Surcôt 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

Surcôt Exclusive-Line : Prime-Line + 1 000 €			
Surcôt Makoto : Exclusive-Line + 2 600 €			
Surcôt 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

Surcôt Exclusive-Line : Prime-Line + 3 600 €			
Surcôt Kazari : Exclusive-Line + 800 €			
Surcôt Homura : Kazari + 2 500 €			

MX-5 RF			
Surcôt : 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
Surcôt Centre-Line : Prime-Line + 2 400 €			
Surcôt Advantage : Centre-Line + 4 050 €			

Surcôt Newground : Advantage + 1 100 €			
Surcôt Exclusive-Line : Centre-Line + 3 450 €			
Surcôt Homura : Exclusive-Line + 3 000 €			

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

Surcôt Homura Plus : Takumi + 2 750 €			
Surcôt 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
Surcôt Homura : Exclusive-Line + 6 150 €			
Surcôt Takumi : Homura + 1 050 €			
Surcôt Homura Plus : Takumi + 1 750 €			
Surcôt 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
Surout AMG Line : Progressive Line + 3.450 €			

CLASSE C				
200 Avantgarde Line	11		2 036	55 400
43 AMG 4Matic	29		60 000	80 900
63 AMG S E-Performance	37		3 331	135 600
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11		0	64 250
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15		0	73 000
200 d Avantgarde Line	9		1 525	54 600
220 d Avantgarde Line	11		1 500	58 800
300 d e Hybrid EQ Avantgarde Line	11		0	67 900
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 2 950 €				
Surcoût Limited Edition : 63 AMG S E-Performance + 2 350 €				

CLASSE C BREAK				
Surcoût : berline + 1 500 €				

CLASSE C ALL-TERRAIN				
200	11		5 927	60 950
220 d	11		4 260	64 350

GLC				
43 AMG	31		60 000	89 000
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11		0	72 650
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	15		0	75 450
63 AMG S E-Performance	37		8 770	139 400
200 d Avantgarde Line	NC		NC	60 150
220 d Avantgarde Line	11		5 950	64 500
450 d Avantgarde Line	25		13 626	77 200
300 d e Avantgarde Line	11		0	75 300
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 4 800 €				
Surcoût Limited Edition : 63 AMG S E-Performance + 3 500 €				

GLC COUPÉ				
200 AMG Line	11		9 804	69 700
43 AMG	31		NC	87 800
300 e Hybrid EQ AMG Line	11		0	83 000
400 e Hybrid EQ AMG Line	15		0	86 600
63 AMG S E-Performance	37		8 770	141 300
220 d AMG Line	11		6 740	73 900
450 d AMG Line	25		NC	87 700
300 d e AMG Line	11		0	86 950
Surcoût Limited Edition : 63 AMG S E-Performance + 4 000 €				

CLASSE E				
200 Avantgarde Line	11		3 761	65 450
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11		0	73 650
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15		0	83 500
53 AMG Hybrid 4Matic+	34		0	113 150
200 d Avantgarde Line	NC		NC	63 150
220 d Avantgarde Line	11		4 010	68 600
450 d Avantgarde Line 4Matic	25		9 668	89 950
300 d e Avantgarde Line	11		0	75 600
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 5 950 €				
Surcoût Exclusive Line : AMG Line + 5 400 €				

CLASSE E BREAK				
Surcoût : berline + 2 550 €				

CLASSE E ALL-TERRAIN				
220 d	11		8 023	78 150
450 d	25		14 305	97 100
300 d e	11		0	88 750

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

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

EQE				
300 Executive Line	8		0	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		60 000	105 550
63 AMG S 4Matic+	55		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		83 369	86 950
350 d Avantgarde Line	11		0	95 750
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 11 500 €				

GLE COUPÉ				
53 AMG 4Matic+	32		60 000	123 650
63 S AMG 4Matic+	55		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		60 000	95 700
350 d e AMG Line	11		0	110 500

CLASSE S				
580 Maybach	40		60 000	206 350
680 Maybach	57		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		10 668	115 460
450 d Executive 4Matic	25		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		60 000	122 900
580 AMG Line	40		60 000	151 300
63 AMG 4Matic+	55		60 000	198 850
600 Maybach	NC		60 000	208 950
450 d Executive	25		60 000	121 250
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €				

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

AMG GT COUPÉ 4 P.				
43 4Matic+	25		60 000	134 700
53 4Matic+	32		60 000	151 850
63 S E-Performance	59		60 000	225 900

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

CLASSE G				
500 AMG Line	31		60 000	169 350
63 AMG	51		60 000	204 700
580 Technologie EQ AMG Line	18		0	174 950
Surcoût Edition One : AMG Line + 21 400 €				

MG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MG3			
Hybrid+ Standard	5		0 19 990
Surcoût Comfort : Standard + 1 500 €			
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €			
MG4			
170 ch Standard	4		0 29 990
204 ch 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 Favourite : Classic + 2 770 € à + 3 330 €			
Surcoût JCW : Favourite + 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 Favourite : Essential + 3 920 €				
Surcoût JCW : Favourite + 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 Favourite : Classic + 1 210 € à + 1 860 €				
Surcoût JCW : Favourite + 1 930 €				

COUNTRYMAN				
C 170 ch Essential	8		898	40 000
JCW 300 ch	19		1 276	61 350

MITSUBISHI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
SPACE STAR			
1.2 Mivec 71 ch Inform	4		0 16 490
Surcoût Invite : Inform + 600 €			
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 200 €			
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €			

COLT				
1.0 MPI 67 Invite	4		50	18 890
1.0 MPI-T 91 Intense	5		50	23 190
1.6 MPI HEV 143 Intense	5		0	29 490
Surcoût Instyle : Intense + 1 000 €				

ASX				
1.0 MPI-T 91 ch Invite	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 €				

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 ch 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 ch 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 Hybrid 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

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

VITARA			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	NC	NC	25 990
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	NC	NC	29 990
Surcôt Privilège : Avantage + 1 000 €			
Surcôt Style : Privilège + 1 650 €			

SWACE			
1.8 Hybrid Privilège	5	0	33 750
Surcôt Pack : Privilège + 2 500 €			

S-CROSS			
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	M	100 28 390
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	M	50 32 390
Surcôt Privilège : Avantage + 1 200 €			
Surcôt 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 WVT-i 72 ch Dynamic	4	0	18 900
Surcôt Design : Dynamic + 1 000 €			
Surcôt Collection : Design + 2 600 €			

YARIS			
GR	17	M	60 000 46 300
116h Active	5	0	23 450
130h GR Sport	5	0	30 450

Surcôt Dynamic : Active + 1 000 €			
Surcôt Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcôt Collection : Design + 3 000 €			
Surcôt Première : GR Sport + 1 000 €			
Surcôt Track : Pack Premium + 2 000 €			

YARIS CROSS			
116h Dynamic	6	0	28 200
130h Design	5	0	30 700

Surcôt Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcôt Collection : Design + 3 000 €			
Surcôt GR Sport : Collection + 0 €			
Surcôt Première : GR Sport + 2 000 €			

C-HR			
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	5	0	34 900
2.0 Hybride 200 ch Design	8	0	38 900
Hybride Rechargeable 225 ch Dynamic	8	0	40 900

Surcôt Design : Dynamic + 1 000 € à + 2 000 €			
Surcôt Collection : Design + 4 500 €			
Surcôt Collection Première : Collection + 4 000 €			
Surcôt GR Sport : Collection + 0 €			
Surcôt GR Sport Première : GR Sport + 6 000 €			

COROLLA			
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6	0	33 750
2.0 Hybride 196 ch GR Sport	8	0	39 150
Surcôt Design : Dynamic + 2 100 €			
Surcôt GR Sport : Design + 1 300 €			
Surcôt Collection : GR Sport + 2 600 €			

COROLLA TOURING SPORTS			
Surcôt : berline + 2 100 €			

PRIUS			
Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8	0	43 900
Surcôt Design : Dynamic + 2 600 €			
Surcôt Lounge : Design + 5 000 €			

RAV4			
Hybride Dynamic	9	M	230 44 500
Hybride Rechargeable Design AWD	9	0	50 450
Surcôt Lounge : Dynamic + 6 400 €			
Surcôt Collection : Lounge + 2 000 € / Design + 7 600 €			

BZ4X			
Pure	5	0	39 900
Surcôt Origin : Pure + 4 000 €			

MIRAI			
Lounge	4	0	73 000
Surcôt Executive : Lounge + 7 000 €			

HIGHLANDER			
Hybride 248 ch Lounge AWD	10	M	10 534 71 000

LAND CRUISER			
204 D-4D LeCap	11	M	60 000 69 000
Surcôt Life : LeCap + 3 000 €			
Surcôt Légende : Life + 8 000 €			
Surcôt Lounge : Légende + 7 000 €			
Surcôt First Edition : Lounge + 5 000 €			

GR SUPRA			
2.0 Safety	15	M	4 543 58 600
3.0	23	M	28 413 69 600
Surcôt "base" : Safety - 1 000 €			
Surcôt Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €			

PROACE CITY VERSO			
1.2 WVT-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
Surcôt Executive : Dynamic + 3 500 €			
Surcôt Lounge : Executive + 3 500 €			

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
POLO			
1.0 MPI 80	4	M	170 21 630
1.0 TSI 95 ch Life	5	M	50 24 975
1.0 TSI 116 ch Style DSG	6	M	170 28 880
GTI	11	M	1 629 34 940

Surcôt VW Edition : Life - 270 €			
Surcôt Life Plus : Life + 585 €			
Surcôt Style : Life Plus + 585 €			
Surcôt R-Line : Style + 970 €			
Surcôt 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

Surcôt VW Edition : Life + 0 €			
Surcôt Life Plus : Life + 1 160 €			
Surcôt Style : Life Plus + 3 820 €			
Surcôt R-Line : Style + 320 €			
Surcôt 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

Surcôt Life : "base" + 2 930 €			
Surcôt VW Edition : Life + 1 320 €			
Surcôt Life Plus : Life + 440 €			
Surcôt R-Line : Life Plus + 1 800 €			
Surcôt Style : R-Line + 1 930 €			
Surcôt R-Line Edition : R-Line - 1 930 €			

T-ROC			
1.0 TSI 116 ch	6	M	540 27 540
1.5 TSI EVO2 150 ch Life	8	M	650 34 680
2.0 TDI 116 ch	6	M	210 30 800
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	M	330 41 160

Surcôt Life : "base" + 4 730 €			
Surcôt VW Edition : Life - 250 €			
Surcôt Life Plus : Life + 1 000 €			
Surcôt Style : Life Plus + 1 610 €			
Surcôt Style Exclusive : Style + 5 350 €			
Surcôt R-Line : Style + 4 440 €			
Surcôt 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
Surcôt 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

Surcôt Life Plus : "base" + 2 260 €			
Surcôt VW Edition : "base" + 2 010 €			
Surcôt Style : Life Plus + 4 150 €			
Surcôt R-Line : Style + 110 €			
Surcôt 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 Plus	6	0	38 230
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	M	170 41 630
Surcôt Style : Life Plus + 4 330 €			
Surcôt 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
Surcôt 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
Surcôt 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
Surcôt Life Plus : "base" + 3 350 €			
Surcôt VW Edition : Life Plus + 200 €			
Surcôt Elegance : Life Plus + 4 950 €			
Surcôt R-Line : Life Plus + 3 650 €			
Surcôt R-Line Edition : R-Line + 920 €			
Surcôt 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
Surcôt VW Edition : Life Plus - 1 100 €			
Surcôt R-Line : Life Plus + 3 000 €			
Surcôt 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
Surcôt Life Max : "base" + 1 000 €			

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

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

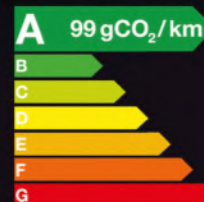
GRAND
JEU
concours

**Auto
Plus**

**vous fait
gagner**

UNE SUZUKI SWIFT!

Tirage
au sort sur
les **1000**
premiers
abonnés!*



Pour participer
SCANNEZ CE QR CODE
ou rendez-vous sur
bit.ly/ap-jeu



Visuels non contractuels

* Jeu par tirage au sort, avec obligation d'achat du 02/01/25 au 17/02/25, ouvert à toute personne physique majeure résidant en France Métropolitaine à l'exclusion des personnels de la société organisatrice et des sociétés partenaires ainsi que de leurs familles. Pour participer complétez le formulaire en ligne. Voir règlement accessible via le QR Code. Conformément à la réglementation applicable, vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de retrait des informations collectées, sur simple demande, ces droits pouvant être exercés à l'adresse ddp@reworldmedia.com

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 1176

le 23 janvier 2025

YANN LEFEBVRE - ARNAUD SAUNIER



12 voitures hybrides à moins de 35 000 €!

Avec des malus écologiques annoncés de plus en plus pénalisants et des aides à l'achat des autos électriques revues à la baisse, que nous reste-t-il ? Les voitures hybrides ("full" ou "micro"), pardi ! Elles ont le vent en poupe. Nous en avons sélectionné 12 qui valent le coup pour moins de 35 000 €. Et souvent même pour bien moins cher !

10 000 km en Renault Scenic E-Tech

Look assuré mais pas tapageur, intérieur classe sans être spectaculaire, tenue de route convaincante, la voiture de l'année 2024 soigne les fondamentaux du SUV familial bien sous tous rapports. Désormais converti à la fée électricité, est-il capable de tenir la distance au long cours et à l'usage ? Pour le vérifier, rien de tel qu'un 10 000 km !



ARNAUD SAUNIER

FLORIAN GROUT



La nouvelle BMW Série 1 face à l'Audi A3

Elles ont connu leur heure de gloire et même si leur étoile a pâli, elles demeurent des références et les... meilleures ennemies ! Quelques mois après s'être refait une beauté, l'Audi A3 retrouve sur sa route la nouvelle BMW Série 1 ! Pour leurs retrouvailles, elles goûtent aux joies de la micro-hybridation. De la BMW 120 ou de l'Audi A3 35 TFSI, laquelle reste la meilleure compacte de luxe ?

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

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.

Et où que vous soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

ÉDITEUR

ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)
40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex
Directeur de la publication : Gautier Normand
Actionnaires : Président Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil : 01 41 33 50 00

www.autojournal.frE-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
Convoiyage : Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction : Denis Riffade
Maquette : Pykha
Secrétariat de rédaction : Vediteam
Photographe : Yann Lefebvre
Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée
A participé à ce numéro : Caroline Hazard

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan
Éditeur : Tommaso Albinati

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52
Directrice générale : Élodie Brétaudeau Fontelles
Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset
Directrice commerciale adjointe pôle automobile : Anne Buré-Emmel (01 41 33 29 21)
Contact publicité : Christian Touzay (01 41 33 52 21)
Planning : Angélique Consoli (01 41 33 53 52), Stéphanie Guillard (01 41 33 53 50)
Trafic : Laurie Benevent (01 45 19 58 68)

MARCHÉS DIRECTS

Tél. : 01 41 33 55 54
Directrice de publicité : Julie Aldabo

MARKETING

Directrice marketing et diversification : Sylvie Siguret
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directrice marketing direct : Catherine Grimaud
Cheffe de produit : Julie Duarte
Responsable service diffusion : Philippe Merrien
Responsable des ventes : Mélanie Caillé

SERVICE ABONNEMENTS

Tél. : 01 46 48 48 75 Du lundi au vendredi de 9 h à 19 h et le samedi de 9 h à 18 h (prix d'un appel local).
Internet : formulaire sur www.serviceabomag.fr
Courrier : Service Abonnements L'Auto-Journal 59898 Lille Cedex 9

Abonnement France : 115,99 € (1 an, 25 numéros).
Prix de vente incluant la TVA à 2,10%.

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 : janvier 2025
Prix de vente : 4,50 €
Date de parution : 9 janvier 2025
N° ISSN : 0005-0768
N° CPPAP : 0323 K 82833





★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Plus belle la vie !



*J'adore
ma moto !*



Sans hésitation on y va !



*Toujours plus
de liberté !*



*Maison
de famille !*



*Tarif Collection
à partir de 9 ans !*

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 lieu commercial de Courtage d'Assurances Transmopole SA, Société de Courtage
N°20645 (N°0750732) (www.unibail.fr) - Créé par : Cédric de la Roche - 10/10/2022



On a souvent tendance à se tromper sur le prix d'une Volkswagen.

Polo.

À partir de 149 €/mois:

Location Longue Durée 37 mois
1^{er} loyer de 3 000 €.



Journées Portes Ouvertes du 16 au 20 janvier.**

* Polo 1.0 MPI 80 ch BVM5 neuve en Location Longue Durée sur 37 mois, 30 000 km maximum. 1^{er} loyer de 3 000 €, suivi de 36 loyers de 149 €. Offre réservée aux particuliers valable du 01/01/2025 au 31/01/2025 et immatriculation avant le 28/02/2025, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles.

Modèle présenté: Polo R-Line avec options. Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1^{er} loyer de 3 000 € suivi de 36 loyers de 277 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/01/2025 et le 31/01/2025 et immatriculation avant le 28/02/2025, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit Allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France: Bâtiment Ellipse - 15, av. de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. Jantes non commercialisées en France.

** Selon arrêté préfectoral.

Cycles mixtes de la Polo R-Line 1.0 TSI 95 ch BVM5 (l/100 km) WLTP: 5,5. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 125. Valeurs au 01/03/2023, 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.

