

SEP M
TOP
ventes

Du 23 janvier au 5 février 2025

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°1176

CLIO VI (2025)
Elle restera thermique



TWINGO IV (2026)
Craquante en électrique

RENAULT JOUE SUR DEUX TABLEAUX!

Nos révélations sur ces futures stars



DACIA DUSTER



FIAT 600



KIA NIRO



PEUGEOT 308

DOSSIER ESSAIS

HYBRIDES À 35000 € MAXI

12 modèles qui valent le coup

ESSAI 10 000 KM

RENAULT SCÉNIC E-TECH

Enfin valable sur longues distances?



L 14595 - 1176 - 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 : 53DH - TOM S : 700CFP
TOM A : 1950CFP
CH : 7,00FS - TUN : 14DTU



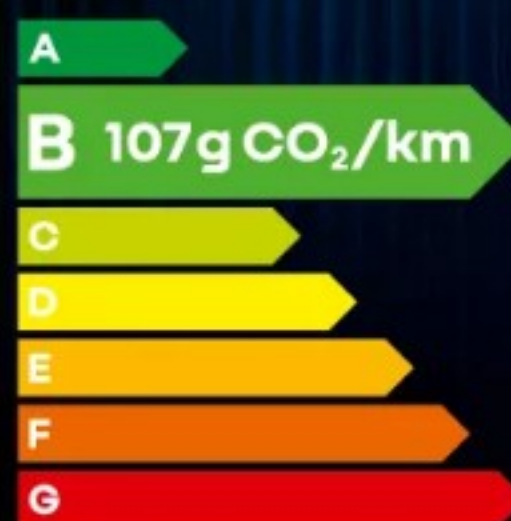
RENAULT SYMBIOZ E-TECH FULL HYBRID

145 CH

2 mois de loyer offerts⁽¹⁾


motorisation full hybrid sans recharge
jusqu'à 1000 km d'autonomie⁽²⁾
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽³⁾
volume de coffre jusqu'à 624 L⁽⁴⁾
toit verre panoramique opacifiant solarbay®⁽⁵⁾
Google intégré avec plus de 50 apps⁽⁶⁾

profiter
de l'offre





(1) 3° et 4° loyers offerts par Renault pour tout contrat location longue durée 37 mois/30 000 km max souscrit auprès de Mobilize financial services, sous réserve étude et acceptation diac, agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, sa au capital de 415100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr). offre à particuliers, valable si commande d'un Symbioz neuf, **du 1^{er} au 31/01/25** dans réseau renault participant. voir en points de vente. (2) avec un plein d'essence.* (3) en cycle urbain,* suivant état de charge de la batterie et style de conduite. (4) avec banquette avancée. (5) selon version. (6) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. **consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 4,6/4,8. émissions de co₂ min/max (g/km)*: 104/108.** *selon norme wltp.

Renault recommande  Castrol

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

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.oria.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



Renault Clio 2025/P. 12



Renault Twingo 2026/P. 16



BYD Atto 2/P. 20



Alfa Romeo Junior/P. 34

SOMMAIRE

Découvrir

Renault : deux citadines pour une nouvelle ère

12 Renault Clio VI

16 Renault Twingo IV

20 Vues dans les Salons : **BYD Atto 2**, **Mazda 6e**, **Honda 0** Saloon et SUV...

24 L'actu de votre marque : **Audi**, **Dacia**

Comprendre

26 En savoir plus sur la **hi-fi avancée**

30 Zone rouge : photos espion du **Volkswagen T-Roc** phase II

Conduire

34 **Alfa Romeo Junior** Ibrida 136 ch

40 **Renault Scénic E-Tech** Grande Autonomie 220 ch/87 kWh

52 **Alpine A290** 220 ch/54 kWh - **Mini Cooper SE** 218 ch/54,8 kWh

60 Les Experts : **BMW Série 1** 120d 163 ch

63 12 hybrides à moins de 35000 €
Notre sélection de modèles qui valent...
le coût, dans une fourchette de moins de
19000 € à 35000 €

76 **Cupra Leon VZ eHybrid** 272 ch

78 Le chef des essais vous répond

Vibrer

80 Reportage : la **Citroën DS Grand Palais**

86 Monte-Carlo : top départ pour le **WRC déshybridé**

88 Rétro : **Alfa Romeo 75 Turbo** (1986)

S'offrir

92 Configurateur : **Skoda Kodiaq**

96 Occasion : **Citroën C3 Aircross**

98 Prix du neuf

Le tarif des voitures neuves



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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

Encart enveloppe First Voyage posé en 4^e de couverture sur la totalité de la diffusion abonnés.



Renault Scénic E-Tech/P. 40



Fiat 600/P. 66



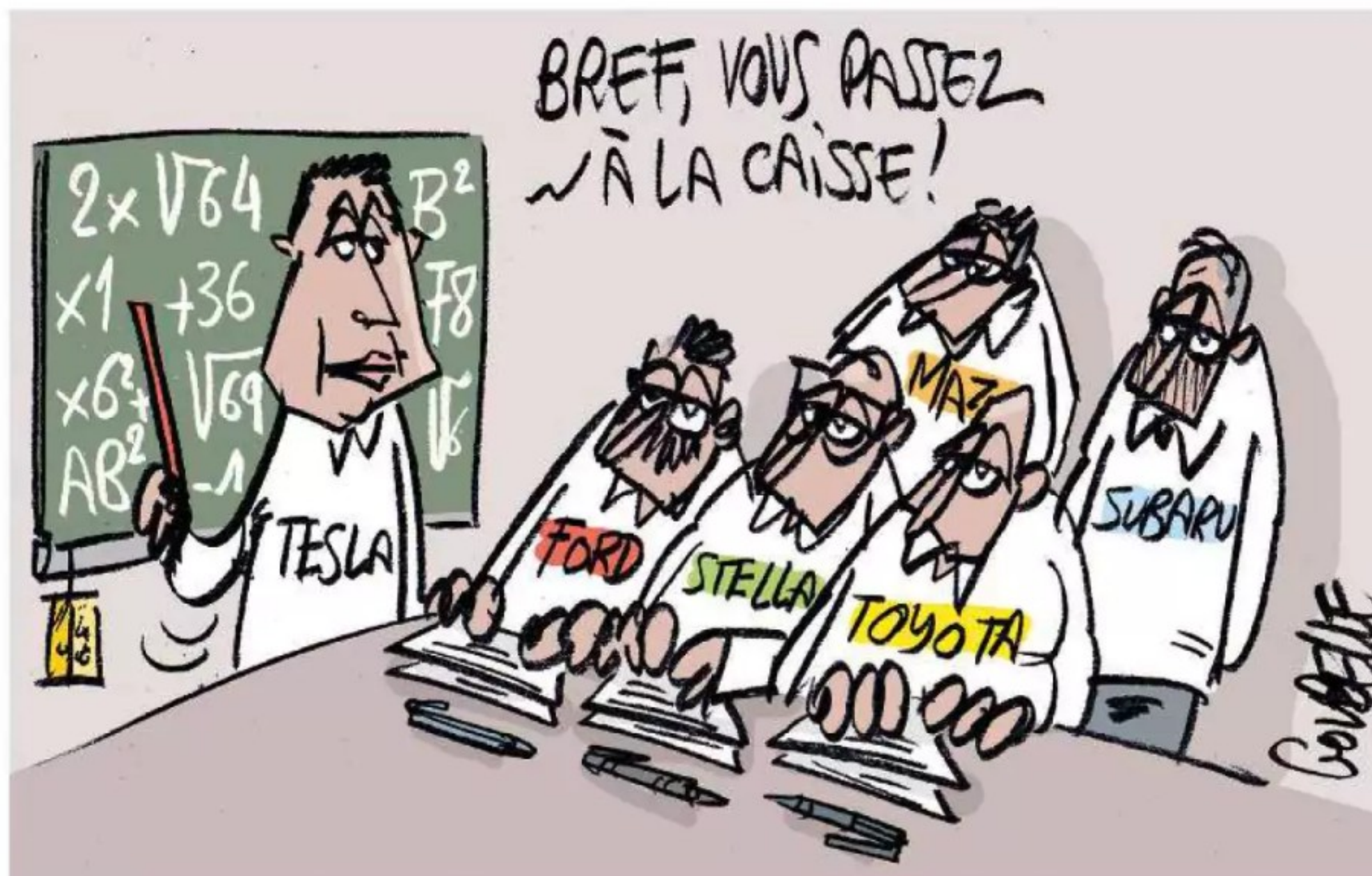
Dacia Duster/P. 65



Cupra Leon/P. 76



Alpine A290/Mini Cooper SE/P. 52



ABONNEZ-VOUS!

Retrouvez toutes
nos offres p. 79 et sur
www.klosquemaq.com

LAURENT VILLARON

PETITS ARRANGEMENTS

C'est désormais officiel : Toyota, le premier constructeur mondial, mais aussi Ford, les marques européennes de Stellantis, Subaru ou Mazda participent au pool CO₂ de Tesla. En clair, ces marques paient au constructeur américain le droit de mutualiser le calcul des moyennes d'émissions de CO₂ de leurs modèles, pour échapper aux amendes de l'Europe à la suite du durcissement de la norme CAFE (le niveau moyen d'émissions par voiture vendue et par constructeur) en 2025.

Au passage, on est surpris de découvrir le nom de Stellantis dans cette liste. Selon les déclarations de l'ex-boss du groupe, Carlos Tavares,

le respect des normes CAFE 2025 était censé avoir été préparé par Stellantis et ne poser aucun problème. On nous aurait menti ?

Comment en est-on arrivé là ? L'ACEA (l'association des constructeurs européens) n'a cessé, ces derniers mois, de demander à réaménager la trajectoire de baisse de la norme CAFE, pour mieux prendre en compte la réalité du marché et le net ralentissement des ventes de voitures électriques. Mais pour les dirigeants européens, c'est *niet*. Tant pis pour les constructeurs, qui risquent donc des amendes colossales en cas de dépassement. Il ne faut pas, prétend-on à Bruxelles, assouplir l'agenda en laissant ainsi supposer que l'on serait indifférent à l'urgence climatique. Il entre pourtant dans cette posture une dose assez copieuse d'hypocrisie. Car dans les faits, outre des réductions de vente des modèles thermiques les plus émetteurs, les constructeurs ont recours à ce système de pool. Le plus officiellement du monde, avec un dispositif géré à Bruxelles, on fait des calculs d'apothicaire pour que, tout mis en commun, chacun reste dans les clous et évite les amendes. Cela n'enlève pas un gramme de CO₂ de l'atmosphère. Donc, l'environnement n'y gagne rien. Et les constructeurs y perdent de grosses sommes : on parle d'un milliard de dollars versé à Tesla pour avoir le droit de réaliser ces petits arrangements entre ennemis. Conclusion : tout le monde y perd... sauf Elon Musk. Cette absence totale de pragmatisme, qui finit par enrichir un grand concurrent américain sous prétexte de ne pas assouplir des principes vertueux (mais sans les faire avancer concrètement), n'est-elle pas un symptôme préoccupant des dysfonctionnements de l'Europe ?

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

Jean-Éric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Vous avez raison, dans votre édit du dernier numéro, de souligner la fraîcheur stylistique des nouveautés françaises annoncées pour 2025. Par contre, pour le design intérieur, les économies d'échelle sont toujours d'actualité. Même tableau de bord pour tout le monde et pas seulement chez Renault, et ça continue avec les plateformes qu'on utilise à toutes les sauces, du bas de gamme jusqu'au premium.

Gilbert Puechmaille

Cette optimisation ultime de "tout ce qui ne se voit pas"... et parfois aussi un peu de ce qui se voit, semble aujourd'hui généralisée. Même un constructeur premium comme BMW ne se prive pas de partager ses plateformes avec Mini, obligeant ainsi la Série 1 à s'accommoder de la traction. Mais qui aurait aujourd'hui, d'un point de vue économique, les moyens de faire autrement ?

J'habite près de Bordeaux, et c'est par mes collègues que j'ai appris le 2 janvier qu'une ZFE était mise en place dans toute l'agglomération. J'aurais préféré le lire dans vos colonnes. Cela dit, je trouve que ces ZFE, qui excluent les moins argentés des centres-villes, sont un vrai scandale. Je suis très déçu de voir que *L'Auto-Journal* n'est pas à la pointe du combat pour les faire annuler.

Pierre Pécassou

Nous avons traité le sujet des ZFE à de nombreuses reprises, notre dernier numéro évoquant les évolutions pour 2025. Mais c'est vrai, nous ne nous sommes sans doute pas assez penchés sur le cas de la métropole bordelaise, dans la mesure où elle reste l'une des moins fermées : seuls les véhicules non classés Crit'Air y sont interdits, avec la possibilité d'obtenir un pass leur permettant d'y accéder jusqu'à 24 jours par an.

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

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE



70 ANS DE LEGENDE

SERGE BELLU



ON L'AIMÉ,
CETTE QUINZAINÉ

PIED DE NEZ PARISIEN

Paris et l'automobile, c'est *Je t'aime moi non plus* ! Dans ces conditions, la traditionnelle Traversée de Paris en voitures anciennes prend des allures de pied de nez à l'autophobie municipale, mais aussi de cauchemar pour les organisateurs. Ils doivent en effet jongler avec des contraintes administratives multiples et changeantes, qui obligent souvent à modifier l'itinéraire en dernière minute. Qu'importe : environ 700 véhicules de plus de 30 ans étaient au départ du parvis du château de Vincennes ce 12 janvier, avec bus anciens, tracteurs,

cyclomoteurs en plus des voitures de toutes époques et de toutes catégories. Une paire de Ferrari Daytona aperçue aux Invalides, une grosse poignée de Bugatti des années 20 et 30 surprises à la Concorde, beaucoup de *youngtimers* populaires, il y en avait pour tous les goûts. Ce qui n'était pas du goût des participants, en revanche, c'est l'acharnement des forces de l'ordre à disperser à coups de menaces d'amende toute velléité de rassemblement statique, moments conviviaux et inoffensifs qui font pourtant le sel de ces Traversées. Chassez le naturel...





PEUGEOT

NOUVEAU 5008

7 PLACES



Électrique: jusqu'à 668 km d'autonomie ⁽¹⁾
Également disponible en hybride
Nouveau i-Cockpit panoramique
Jusqu'à 8 ans de garantie Allure Care ⁽²⁾

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer



A 0g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Consommation mixte WLTP (l:100 km): 0

(1) Norme WLTP en cycle mixte. (2) 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur [Peugeot.fr](https://www.peugeot.fr). Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles



Comme un emblème

L'arrière plongeant mais surtout les ailes joufflues marqueront le style de cette nouvelle génération.



RENAULT CLIO VI

À partir de **19 500 €***

Commercialisation : fin 2025

* Estimation.

L'étude de style "Emblème", présentée au Mondial de l'automobile en octobre dernier, a donné des indications sur le design des futurs modèles Renault. À travers elle, celui de la Clio VI, qui viendra casser les codes établis par les précédentes générations.

Par **Didier Laurent** Illustrations **Jean-François Hubert**

La Clio VI mettra l'accent sur la connectivité et les services associés, avec le concours de Google Assistant.

Si les Renault 4 et 5 E-Tech ont été les stars du Mondial 2024, la Clio VI n'attendra pas l'édition 2026 pour apparaître en vedette. Alors que les deux nouveautés électriques de Renault seront sur nos routes, la Clio viendra cohabiter avec elles en mode thermique (mais électrifié) dès la fin de cette année. Pour le Losange, le remplacement de la Clio V est au moins aussi important que le lancement de ses deux modèles rétrodesign. Car la Clio, c'est la vente numéro 1 de Renault, et la voiture la plus vendue en France en 2024 : 91 435 immatriculations, soit près du double du SUV Captur II qui en est extrapolé. Sur nos routes depuis 1990, la Clio n'est pas un modèle sans âme mais le

temps l'a banalisée. Pour lui redonner du pep, Renault va tenter de refaire le coup de la Clio I qui, à son époque, avait succédé à la vieillissante Supercinq et avait inscrit la marque dans un cercle vertueux. Au fil du temps, la Clio s'est trouvée en concurrence permanente avec les Peugeot 206, 207, puis 208, laquelle se vend autant qu'elle aujourd'hui en France (88 918 immatriculations en 2024). Si rien n'a vraiment filtré sur la remplaçante de la Peugeot, pour le moment programmée pour 2027, Gilles Vidal, qui a quitté le Lion pour le Losange fin 2020, a peut-être une idée sur le sujet.

Une Clio 100 % nouvelle... en style

Les lignes du marché ont bougé avec la montée en puissance des SUV, mais la catégorie des polyvalentes séduit toujours autant, en France comme en Europe. Il faut dire qu'une Clio V est plus large et plus haute qu'une Mégane I (modèle de la catégorie supérieure lancé en septembre 1995), même si elle est plus courte de 8 cm (4,05 m contre 4,13 m). Compte tenu du fait que les SUV polyvalents ont eux aussi repoussé le curseur des dimensions du segment, qu'en sera-t-il du côté des berlines du segment B ? Le look de la Clio VI devrait la propulser dans une autre dimension, mais sans qu'elle grossisse forcément. Il s'agira de constituer une offre sur la base technique du modèle actuel (pour des questions de coût), et toujours d'une longueur inférieure à celle d'une R4 (soit 4,14 m).

Pour essayer de décrypter le design de la prochaine Clio, on doit alors regarder non seulement ce qui vient de sortir (électrique ou non), mais aussi et surtout le manifeste Emblème, qui a posé la base des futures orientations stylistiques de Renault. La ceinture de caisse marquée, les ailes gonflées, les épaules musclées, l'aérodynamisme léché et le caractère abrupt de la partie arrière pourraient trouver écho dans les lignes de la Clio VI. Gilles Vidal dit lui-même que ce manifeste ressemble à certaines voitures de sport. Il est vrai que de trois quarts arrière, l'Emblème fait penser à la Ferrari Purosangue... Ce genre semble promis à la future Clio, qui deviendrait alors plus féline que jamais. Voilà qui va plaire à Peugeot ! L'évolution de la signature lumineuse vers un losange partiel (plutôt que par moitié comme sur la Clio restylée) est également en question, tout comme le rétroéclairage du logo, sur la calandre, ainsi qu'on a pu le voir récemment sur la Renault 4. ➔

L'avant va inaugurer une énième interprétation du losange de Renault, dans la calandre et le bouclier.



Être singulière au cœur de la catégorie numéro 1 : telle est la feuille de route de la Clio VI. Chez Peugeot, même si Stellantis n'a eu de cesse de tirer sur les coûts, il semblerait que la future 208 cherche à se distinguer par la technologie. Peut-être même que les cordons de la bourse vont quelque peu se délier maintenant que le "psychopathe de la performance" (Carlos Tavares se qualifiait lui-même ainsi) n'est plus là. Comme sur l'E-2008 à venir, elle pourrait se doter du volant rectangulaire Hypersquare et de sa kyrielle de fonctionnalités.

Concurrencer la future Peugeot 208 avec un habitacle ultra-techno

Pour rester dans le coup, la Clio ne jouera pas forcément sur la forme du volant, mais plutôt sur la connectivité et les services associés. L'arrivée de Google Assistant à bord des Renault a ouvert le champ des possibles. Chaque constructeur va multiplier la force de calcul de son électronique embarquée pour diverses raisons (fonctionnalités de confort, gestion énergétique des modèles électriques), et on peut attendre beaucoup des évolutions de l'assistant virtuel Reno, qui a fait ses débuts sur la R5.

La tendance des habitacles du futur, c'est aussi l'utilisation de matériaux recyclés ou durables, avec une recherche d'optimisation de l'espace à l'aide de technologies nouvelles. Elles pourraient permettre de supprimer des éléments physiques ou d'adopter des sièges en apparence plus minces mais au niveau de confort préservé. C'est tout cela que la Clio devra offrir pour rester dans la course.

Électrifiée ou électrique ?

Continuons le parallèle avec la future Peugeot 208. Cette dernière deviendra uniquement électrique, alors que le modèle actuel pourrait poursuivre sa carrière au gré d'un restylage, a priori jusqu'à la fin de la décennie. Renault (tout comme Peugeot ou Fiat) avait déjà appliqué la même stratégie avec la Clio II, devenue Campus au lancement de la Clio III en septembre 2005. Cette fois-ci, il semblerait que la sixième génération se dirige d'emblée vers une gamme multi-énergie. L'orientation générale du marché et de la demande est claire : il faut continuer de proposer des voitures électrifiées au côté de modèles 100 % électriques, pour l'instant obligatoirement plus chers.

Pour y parvenir, les constructeurs travaillent à l'abaissement de leurs coûts de production. C'est ce que fait Renault, en trouvant des solu-

Le nouveau moteur hybride 1.8 étrenné par le Dacia Bigster fera partie de sa gamme multi-énergie.



Le châssis sera une évolution de celui du modèle actuel, ceci afin d'éviter le développement d'une nouvelle plateforme.

tions pour réduire le nombre de pièces tout en optimisant le temps de montage. L'enjeu sera d'offrir d'ici la fin de la décennie des modèles électriques au prix des thermiques, mais il faut des versions de transition. Le report de la norme antipollution Euro 7, décidé en novembre 2023, va permettre à la Clio VI d'exister sous cette forme, tout du moins lors de la première phase de sa commercialisation (jusqu'à 2030).

Cela ne modifiera pas la tendance de fond qui nous dirige vers le "zéro émission", mais autorisera l'industrie automobile à espérer un atterrissage plus doux vers le tout-électrique. Quand l'évolution des normes fera passer la moyenne de gamme à 50 g/km (à partir de

2030), le micro-hybride – donc l'entrée de gamme – disparaîtra. Ce sera alors à l'hybride non rechargeable de continuer le boulot, mais le pari n'est pas encore gagné. Pour cela, Renault a un plan avec son nouveau bloc thermique 1.8 associé à une machine électrique d'un nouveau genre. Ce que fait le chinois MG avec son système Hybrid+, quand la puissance du moteur électrique est supérieure à celle du bloc thermique fonctionnant selon un cycle Atkinson, peut être considéré comme une piste.

Micro-hybride pour un prix d'appel, hybride non rechargeable mais plus jamais diesel, la prochaine Clio pourrait aussi être 100 % électrique, sans forcément concurrencer les mo-

La partie aérodynamique sera particulièrement travaillée, il s'agit de réduire au maximum les émissions de CO₂.



La Clio VI thermique sera la dernière d'une dynastie qui aura duré près de quarante ans.

dèles E-Tech positionnés différemment. Pour cela, elle pourrait utiliser des batteries de capacité modérée de technologie LFP (lithium-fer-phosphate) avec une autonomie limitée mais un prix contenu. En entrée de gamme, elle pourrait d'ailleurs chipper leurs piles à la future Twingo ou à la Dacia Spring, dont la prochaine génération pourrait être fabriquée en Europe plutôt qu'en Chine.

La recherche d'efficacité passera aussi par l'optimisation du poids grâce à une architecture repensée. Même construite sur une itération de sa base actuelle, la Clio VI sera donc très nouvelle, selon un modèle économique, industriel et technologique totalement différent.

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

Une nouvelle Clio est nécessaire pour Renault, car la poule aux œufs d'or de la gamme, c'est elle. Assurer la transition vers le tout-électrique est aussi indispensable d'un point de vue technique et d'usage, la voiture à batterie ne pouvant toujours pas être utilisée par tous. Ce qui semble clair, c'est que la Clio VI marquera son époque avec une feuille de route qui n'est pas simple, mais qui permettra de terminer un cycle de près de quarante ans de la même manière qu'elle l'a commencé au début des années 1990, c'est-à-dire avec brio.

Les ailes arrière gonflées font partie du nouveau langage design de Renault. Celles-ci seront peut-être moins prononcées sur le modèle de série.

RENAULT TWINGO IV

À partir de **19 900 €***

Commercialisation : 2026

* Estimation.

Et maintenant ?

La Twingo ne réduira pas forcément la taille de son volant, mais adoptera une jante un peu carrée, comme à bord de la Mégane E-Tech.



Le pare-brise et le capot qui constituent une seule ligne nous ramènent plus de trente ans en arrière.

intérieur!



La planche de bord est économique mais pas ennuyeuse. Notez le rappel du ton carrosserie et la présence du “nez de clown” pour le bouton de warning.

Renault a profité du Salon de Bruxelles, mi-janvier, pour dévoiler à l'état de prototype l'habitacle de la future Twingo. Le constructeur français est visiblement pressé de partager avec nous l'arrivée de ce modèle qui va beaucoup compter.

Par Didier Laurent

Il y a l'image, l'émotion et le business. Alors que la Renault 5 fait ses débuts et que la “4L” n'est pas encore lancée, le calendrier de révélation de la future Twingo semble légèrement s'accélérer. Les Zoe et Twingo III ne sont plus produites, et il y a urgence à commercialiser des modèles électriques accessibles. Il s'agit aussi de respecter au plus vite les nouvelles normes européennes en matière d'émissions de CO₂, qui sanctionnent par de fortes amendes les constructeurs qui ne vendraient pas assez de voitures électriques – au moins une sur quatre pour être dans les clous. Ça tombe bien, la Twingo IV sera à batterie et pourrait faire du volume grâce à un prix travaillé.

Selon nos informations, son style extérieur sera fidèle à environ 80 % au concept Legend présenté en novembre 2023. “Le modèle de série sera encore plus réussi que le concept, assure Paula Fabregat-Andreu, directrice de projets design des segments A et B chez Renault. Avec la Twingo, comme avec les Renault 5 et Renault 4, nous espérons toucher plusieurs générations. Aussi bien celle qui a connu le modèle d'origine que des personnes plus jeunes, car on aura créé un design émotionnel. Avec ces trois modèles électriques, nous avons employé la même recette de base pour obtenir des résultats différents. Nous avons octroyé un côté « fun et pop » à la Renault 5, des proportions baroudeuses peut-être un peu plus sérieuses à la Renault 4, et la Twingo aura elle aussi son propre caractère.” Sous-entendu urbain et plus économique, avec un autre enjeu : celui de se distinguer d'un modèle qui fait encore largement partie de notre paysage automobile. ➔

Une Twingo "made in Europe"

Pour proposer sa Twingo sous la barre des 20000 €, Renault a trouvé moult astuces afin de réduire les coûts sans que la voiture paraisse low cost. Le constructeur sait que son tarif facial sera épaulé par un loyer mensuel, lequel pourra être attractif à condition que la voiture bénéficie d'une bonne valeur résiduelle. Or cette cotation dépend de la qualité de construction et de la réparabilité à prix correct en cas d'accident. Pour résoudre cette équation, Renault a cherché à abaisser les coûts de production (jusqu'à 40 %) en moulant des pièces plus grosses. Une Twingo IV emploiera 20 % de pièces de moins qu'une Twingo III, et la simplification de son assemblage fera gagner du temps sur les chaînes de montage. Les fournisseurs, situés en Hongrie, en Pologne, en France ou en Chine, ont déjà été sélectionnés pour approvisionner les chaînes de l'usine de Novo Mesto, en Slovénie. Inauguré en 1955, ce site a assemblé plusieurs modèles historiques (Renault 4, 12, 16, 18...), toutes les générations de Clio et, depuis 2014, la Twingo III. Pour Renault, produire la future Twingo en Slovénie découle donc d'une certaine logique, y compris économique.

L'habitacle ici présenté ne permet pas de faire un lien direct avec la première Twingo. En revanche, plusieurs détails sont des clins d'œil au passé, comme les couleurs utilisées, qui rappellent le ton de la carrosserie, ou encore le bouton de warning "nez de clown" de la Twingo d'origine, ici abrité par une petite bulle en plastique.

À la fois rectiligne et cylindrique, la planche de bord embarque un combiné d'instruments numérique (7 pouces) et un grand écran central tactile de 10,1 pouces positionné au-dessus de trois grosses molettes pour régler la climatisation (manuelle) et la ventilation. Quelques éléments sont piqués à la Renault 5, comme le levier de vitesses ou les commodos, mais le mobilier de bord est ouvertement plus simple.

À l'intérieur, du pratique et du numérique

Pour autant, de prime abord, cette Twingo nouvelle génération ne distille pas un sentiment bas de gamme, mais plutôt une recherche d'originalité qui la rend joyeuse. À bord de cette version "prototype", on peut même s'amuser de la zone aimantée à l'arrière des appuie-tête permettant au passager arrière de fixer son téléphone face à lui, ou de la molette de réglage du dossier de siège inspirée d'une roulette de skateboard. L'espace à bord semble avoir été optimisé, et sera modulable grâce à une banquette coulissante et rabattable en 50/50. Le toit original du concept Legend, toujours présent sur cette version "prototype", ne devrait pas passer le cap de la série. En revanche, on peut espérer un toit en toile, comme sur la Twingo I. La Renault 4 en bénéficie, et le sujet est en discussion chez le constructeur. Mais cela a un coût et représente des défis techniques en matière de rigidité de caisse et d'industrialisation.

Un rayon d'action de 250 km pourrait s'avérer suffisant pour une deuxième, voire une troisième voiture afin d'accomplir les trajets du quotidien. C'est ce que proposera – peut-être un peu plus – l'accumulateur LFP de la nouvelle Twingo.

250 km d'autonomie

D'une capacité de 30 kWh environ, d'une technologie moins coûteuse, moins bonne au sens énergétique (mais plus stable) que les piles NMC, cette batterie sera la seule possibilité. En entrée de gamme, la voiture pourrait faire l'impasse sur le chargeur en courant continu, qui permet de charger plus vite que sur une borne haute tension. Néanmoins, l'usage d'un tel modèle, à l'instar d'une Dacia Spring, est avant tout local. Un chargeur embarqué de 11 kW avec une box de recharge seraient les meilleurs alliés de cette citadine.

La banquette coulissante en deux parties, apparue sur le modèle d'origine, sera reconduite.



La Twingo de 2026 sera longue d'environ 3,75 m, contre 3,43 pour le modèle de 1993.



La présence d'un toit couissant en toile est toujours à l'étude chez Renault.

Ce modèle sera uniquement électrique, avec une petite batterie de 30 kWh pour une autonomie de 250 km environ.

L'avis de L'Auto-Journal

Renault semble vouloir avancer au pas de charge avec sa nouvelle Twingo, développée en seulement deux ans pour répondre au marché qui demande plus que jamais des voitures électriques à un prix honnête. Mais il convient de relativiser : 20000 € pour un modèle cantonné à un usage local, c'est encore une somme. Si elle était thermique, cette Twingo coûterait facilement 5000 € de moins... Ce sont alors le côté émotionnel du design et le prix du loyer qui feront sauter le pas.

LA VOITURE FAIT SALONS

Les "motor shows" et autres Salons traitant du futur de notre mobilité ont été nombreux en ce début d'année. Entre le Salon de Bruxelles et le CES de Las Vegas, plusieurs nouveaux modèles se sont fait remarquer.

Par Didier Laurent

BYD ATTO 2

Petite batterie, petit prix

Avec un accumulateur de 42,4 kWh et une autonomie d'à peine plus de 300 km, l'Atto 2 compte sur son tarif compétitif pour séduire. Il sera fabriqué en Hongrie, ce qui en outre lui ouvrira les portes du bonus sur le marché français.

Le constructeur chinois a profité du Salon de Bruxelles pour placer sous les projecteurs son nouveau SUV. Qui n'en est pas vraiment un puisque l'Atto 2 est déjà commercialisé sous le nom de "Yuan Up" en Chine et dans certains pays d'Amérique latine comme le Mexique depuis mars 2024. D'un genre qui fait penser à Smart, notamment sa custode arrière, il attaque l'important segment B où caracolent en tête les Peugeot 2008, Renault Captur et sûrement bientôt le nouveau Citroën C3 Aircross. D'une longueur de 4,31 m, l'Atto 2 est pile dans les standards dimensionnels du segment. Mais à la différence de beaucoup de ses concurrents, il se décline uniquement en électrique.

Bonne habitabilité, autonomie limitée

Offrant un empattement de 2,62 m et un plancher plat, l'Atto 2 a le sens de l'accueil. À l'avant, les rangements sont nombreux, le conducteur



À partir de **25 000 €***

Commercialisation : printemps

* Estimation.

PHOTOS BYD

MAZDA 6E

Berline méritante

Mazda lance en Europe cette cousine technique de la Changan Deepal SL03, berline multi-énergie déjà proposée en Chine. Chez nous, la japonaise sera cantonnée à l'électrique.



Mazda arrive par la petite porte dans le monde des grands modèles électriques.

En entrée de gamme, cette grande berline à l'arrière tronqué proposera une batterie de 68,8 kWh pour une autonomie homologuée à 479 km. D'une puissance de 258 ch, son unique moteur électrique laisse peu de doutes sur le caractère suffisant des performances, mais la voiture est très longue (4,92 m) et son poids devrait avoisiner 2 tonnes. Au-dessus, on gagne en autonomie (552 km annoncés grâce à un accumulateur de 80 kWh) mais on perd un peu en puissance (245 ch). Le 0 à 100 km/h

est tout de même ici revendiqué en moins de 8 s. La charge en courant continu, promise à 200 kW, permet quant à elle de réduire les temps d'arrêt. Mazda indique que la 6e peut passer de 10 à 80% de batterie en seulement 22 mn. Pendant ce temps, le conducteur pourra profiter du confort avancé, s'amuser avec son grand écran tactile de 14,6 pouces ou son affichage tête haute de 50 pouces (projection à 7,5 m).

L'avis de L'Auto-Journal

Le style est efficace mais le potentiel de marché pour les voitures électriques de près de 5 m de long est plutôt réduit dans nos contrées. Il restera à la japonaise un prix annoncé comme très étudié et un bon niveau d'équipement.

Avec une longueur de 4,31 m, le BYD Atto 2 se situe dans la moyenne du segment. Une Peugeot 2008 fait 4,30 m.



La planche de bord est sans fioritures, l'écran central présente la particularité d'être pivotant.

dispose d'un combiné d'instruments numérique de 8,8 pouces et d'un écran central tactile pivotant de 12,8 pouces. La planche de bord dégage une bonne impression de qualité, bien que le style de l'ensemble manque de gaieté. À l'arrière, l'espace est correct mais la place du milieu est moins confortable, même sans tunnel central entre les jambes. BYD annonce un volume de coffre de 400 dm³, ce qui positionne l'Atto 2 dans la moyenne du segment.

Sur le papier, tout semble être de bon augure mais l'autonomie limitée à 312 km en cycle mixte cantonne le petit BYD à un usage régional. Il est livré de série avec un chargeur embarqué de 11 kW, parfait pour une utilisation quotidienne. Mais sur borne rapide, sa puissance de charge plafonne à 65 kW en courant continu, ce qui rend les longs trajets laborieux. D'une puissance de 176 ch, il devrait toutefois offrir de bonnes performances, avec un poids annoncé autour de 1 500 kg.

L'avis de L'Auto-Journal

Voilà un modèle de plus dans une catégorie déjà très fournie. Sans révolution technique annoncée et avec une autonomie limitée, il faudra que son prix soit vraiment bien placé pour lui donner une chance d'exister.

HONDA 0 SALOON ET 0 SUV

Le coup d'après

Le constructeur japonais a dévoilé au CES de Las Vegas deux étonnants prototypes qui en disent long sur ses intentions. Ils bouleversent les habitudes en matière de conception automobile.

Lorsqu'on regarde ces deux véhicules, on plonge véritablement dans le futur. Et pourtant les 0 Saloon et 0 SUV seront là dans moins de deux ans, et Honda lancera cinq autres modèles du genre d'ici à 2030. Le "même genre" pour Honda, cela veut dire aller plus loin dans l'électrique et la conduite autonome. Pour cela, il table sur la production de véhicules qui seront conçus par des logiciels intégrant un niveau élevé de délégation de conduite. On parle ici de SDV (Software-Defined Vehicles, soit "véhicules conçus à partir d'un logiciel"), mais aussi d'un système d'exploitation que Honda appelle "Asimo OS", en référence au robot que le constructeur japonais a développé de façon itérative pendant de longues années. En résumé, il s'agit de partir d'un système d'exploitation et de construire la voiture autour, au lieu de venir greffer un programme de conduite autonome sur un véhicule déjà existant.

Du virtuel au réel

À l'intérieur, la farandole d'éléments futuristes continue, avec un volant à deux poignées et un mur d'écrans (ils sont trois) étalés sur toute la largeur de la planche de bord. Le dessin des sièges nous ramène dans un esprit de vaisseau spatial, et si l'ensemble est minimaliste, il n'est pas pour autant froid ou sans intérêt. Simplement, on plonge dans le futur et certainement un peu dans l'inconnu. Ce qui semble plus concret, c'est que ces deux modèles accueilleront de nouvelles générations de batteries à électrolyte solide, et qu'ils devraient apporter des avancées dans l'usage d'un véhicule électrique. On a hâte !

L'avis de L'Auto-Journal

C'est un peu en prenant le sujet de la conception automobile à l'envers que Honda entend aller plus en profondeur dans la mobilité de demain. On parle ici de futures générations de véhicules qui devraient apporter des réponses aux problématiques d'autonomie et de recharge, et qui ouvrent une perspective supplémentaire en matière de conduite autonome. À suivre...

PHOTOS HIROSHIAOKI PHOTOGRAPHY



On ne sait pas si ce style anguleux finira dans la rue, mais il fait réagir.



Honda veut franchir une étape importante et rendre la conduite plus autonome.

À partir de **60 000 €***

Commercialisation : **fin 2026**

* Estimation.



Ce futur SUV fait partie des 7 modèles de la gamme 0, qui sera dévoilée d'ici 2030.

ET AUSSI...

LEAPMOTOR C10 REEV

Avec prolongateur d'autonomie

Stellantis se décide à lancer en Europe cette version proposée au marché chinois depuis 2023. Elle vient en complément du C10 100 % électrique, mais se dote en plus d'un moteur thermique 1.5 de 95 ch, dont la fonction est uniquement de recharger la batterie (il n'entraîne pas les roues). En comparaison de l'accumulateur du C10 électrique (67 kWh), celui du C10 Reev n'est que de 28,4 kWh. Mais grâce à sa greffe thermique, il revendique une autonomie de 950 km. C'est plus de deux fois plus que la version électrique, et sans jamais avoir besoin de brancher pour recharger.



Ainsi équipé, ce modèle à prolongateur d'autonomie revendique une autonomie de 950 km.

LEAPMOTOR

CORVETTE E-RAY

Elle passe à l'hybride !



Chez Corvette, l'électrification est au service de la performance.

CHEVROLET

D'abord lancée aux États-Unis, cette Corvette électrifiée a été présentée en "première européenne" au Salon de Bruxelles. Elle embarque un V8 de 6,2 l de 502 ch, mais aussi un bloc électrique de 163 ch, pour une puissance cumulée de 655 ch. Ainsi motorisée, elle peut passer de "0 à 60 miles per hour" (soit 96 km/h) en seulement 2,5 s. Cette C8 à transmission intégrale peut également progresser sans émissions sur quelques centaines de mètres (batterie de 1,9 kWh), jusqu'à environ 70 km/h. Le prix (estimé à 165 000 €) n'est pas encore connu en France, mais son hybridation ne lui permettra certainement pas d'échapper au super-malus.

HYUNDAI INITIUM CONCEPT

Voici le remplaçant du Nexu

Pour ceux qui n'ont pas suivi l'actualité "hydrogène" du constructeur coréen, le Nexu est un SUV produit en Corée et vendu un peu partout dans le monde depuis 2018. Après une apparition au Salon de Los Angeles en novembre dernier, l'Initium pourrait passer du stade de concept à celui de la série au cours des prochains mois. Il ne fera pas mieux en autonomie (autour de 650 km), mais son style assez expérimental tranche avec celui de son prédécesseur. En France, le marché de l'hydrogène est toujours réduit à peau de chagrin, mais certains constructeurs continuent de travailler sur ce sujet.



Ce Hyundai à hydrogène de style baroudeur pourrait être commercialisé d'ici la fin de l'année.

HYUNDAI

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Audi

A5 Séance de rattrapage dans les colonnes de cette rubrique, à l'endroit d'une voiture disponible à la commande depuis l'été dernier. Une voiture de première importance, ceci expliquant cela, puisqu'il s'agit de la nouvelle A5, qui remplace l'A4 et la précédente A5. Chiffres pairs pour désigner les véhicules électriques, chiffres impairs réservés à leurs semblables en mode thermique, c'est désormais ainsi que cela se passe chez Audi. Dans cette affaire,

le dossier numéro 5 ne couvre plus un coupé 5 portes, alias Sportback, comme auparavant. Une berline, un break, du classique. L'offre moteurs appelle le même adjectif, l'hybridation se limitant à ce qu'il se fait de plus léger en la matière. Et encore, pas à tous les échelons, d'où des malus sévères qui nous ramènent à des temps que nous pensions révolus à ce niveau de gamme. Sans même parler des malus au poids... Voici, ci-dessous, la gamme de l'A5 dans son entièreté.



Audi A5



Audi A5 Avant

A5 Avant Le break A5 Avant calque sa gamme sur celle de la berline sans oublier personne, pas même la variante sous anabolisants dite "S5". Le break athlétique, c'est Audi qui l'a inventé. Ajoutez 1 500 € aux prix indiqués ci-dessous. Le malus CO₂ et le malus au poids sont plus élevés, en toute logique.

LA GAMME AUDI A5

Puissance / Boîte	Finition	Prix	Malus CO ₂ (1)	Malus au poids
Essence				
TFSI 150 - 4 cyl. 2.0 150 ch/BVR7	Design/S line	45 500/54 670 €	2049 à 6 126 €	1 710 €
TFSI 204 - 4 cyl. 2.0 204 ch/BVR7	Design/S line	50 400/59 570 €	2049 à 6 537 €	1 710 €
TFSI 204 Quattro - 4 cyl. 2.0 204 ch/BVR7 4x4	S line	62 070 €	4 543 à 9 681 €	2 390 €
Essence hybridation légère				
S5 - V6 3.0 TFSI 367 ch/BVR7 4x4	S5	79 750 €	7 959 à 18 858 €	6 150 €
Diesel hybridation légère				
TDI 204 - 4 cyl. 2.0 204 ch/BVR7	Design/S line	53 600/62 770 €	210 à 400 €	3 440 €
TDI 204 Quattro - 4 cyl. 2.0 204 ch/BVR7 4x4	S line	65 270 €	540 à 1 276 €	4 720 €

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

Dacia

Spring Retour aux sources pour la citadine électrique Spring restylée, qui récupère la motorisation limitée à 45 ch un temps abandonnée à la suite du passage d'une mouture à l'autre. Cet ensemble mécanique vient en complément de son homologue porté à 65 ch. La batterie de traction de 26,8 kWh autorise une autonomie de 225 km en homologation WLTP. Dans le même temps, la Spring 45 étrenne une nouvelle finition qui lui est spécifique, laquelle ouvre la gamme sous l'appellation "Essential". Au menu, combiné d'instrumentation numérique de 7 pouces, support smartphone, commandes au volant pour piloter l'appareil, jantes en acier de 14 pouces et chargeur embarqué AC de 7 kW.

Le chargeur DC de 30 kW est réservé à la Spring 65, moyennant 500 €.

Spring Electric 45 : 16 900 ou 17 900 € sous les finitions Essential ou Expression. Pas de bonus pour ce véhicule fabriqué en Chine.



Dacia Spring

THOMAS CORTESI



Dacia Bigster

CLEMENT CHOULOT

Bigster Le voilà, le SUV Bigster tant attendu. Outre ses ratios prix/encombrement très avantageux (4,57 m en longueur), le nouvel entrant a pour premier mérite de décliner une offre moteurs inédite de bout en bout, hybridée dans sa totalité. Le lot retient un ensemble combinant l'hybridation légère et la carburation au GPL (voir le tableau ci-dessous à la ligne "ECO-G 140"), une première, avec à la clé une autonomie maximale donnée à 1 400 km par le constructeur. Le pompon, toutefois, revient au module hybride non rechargeable fort de 155 ch appelé à une belle carrière dans le groupe Renault. À noter, le second électromoteur de 20 ch fait office de générateur.

Le Bigster, enfin, peut à l'occasion quitter le bitume quand il se dote d'une transmission intégrale, en l'occurrence associée à la motorisation la moins puissante – mais pas la moins chère, logique. Comptez 193 mm pour la garde au sol.

Au rayon équipements, le Bigster ne verse pas dans le low cost, y compris en entrée de gamme Essential. L'essentiel, justement, est là, de la climatisation manuelle à l'écran central tactile de 10 pouces (réplication smartphone en sus); du tableau de bord numérique de 7 pouces à la caméra de recul; des rails de toit aux jantes alliage de 17 pouces. Au deuxième échelon dit "Expression", le Bigster s'enrichit de la clim automatique bizona, des capteurs de pluie,

des antibrouillards, de la banquette arrière fractionnable en trois parties 40/20/40, du frein de stationnement électrique et de divers éléments de design propres à cette finition. À l'étage suivant, alias Journey, font leur apparition le combiné d'instrumentation numérique de 10 pouces, le navigateur GPS, le chargeur par induction du smartphone, le siège conducteur électrique, l'accès mains-libres, le commutateur feux de croisement/feux de route automatique, le régulateur de vitesse adaptatif, le hayon électrique et les jantes de 18 pouces. Facturée au même prix que la livrée Journey, l'exécution Extreme fait l'impasse sur le hayon électrique et se réserve le toit ouvrant panoramique.

LA GAMME DACIA BIGSTER

Puissance/Boîte	Finition	Prix	Malus CO ₂ ⁽¹⁾	Malus au poids
Essence hybridation légère				
TCe 130 4x4 - 3 cyl. 1.2 130 ch/BVM6 4x4	Expression/Extreme	29 300/31 100 €	à partir de 540 € ⁽²⁾	0 €
TCe 140 - 3 cyl. 1.2 140 ch/BVM6	Essential/Expression/Extreme/Journey	24 990/26 500/28 300/28 300 €	à partir de 280 € ⁽²⁾	0 €
Bicarburant essence hybridation légère/GPL				
ECO-G 140 - 3 cyl. 1.2 140 ch/BVM6	Essential/Expression/Extreme/Journey	24 990/26 500/28 300/28 300 €	à partir de 50 € ⁽²⁾	0 €
Essence hybridation non rechargeable				
Hybrid 155 - 155 ch cumulés ⁽³⁾ /multimodale 6 rapports	Expression/Extreme/Journey	29 700/31 700/31 700 €	0 €	0 €

(1) Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème. (2) Données configurateur Internet. (3) 4 cylindres 1.8 109 ch + électromoteur de traction 49 ch + électromoteur secondaire 20 ch.

SENNHEISER : DES STUDIOS D'ENREGISTREMENT À L'AUTO

Les labels issus du monde de la hi-fi sont monnaie courante dans nos habitacles. Mais tous ne s'impliquent pas de la même manière. Reportage en Allemagne chez Sennheiser, prestigieux fabricant de microphones qui équipe désormais Cupra, Smart et... Morgan.

Par **Nicolas Valeano**

Longtemps, le nombre de haut-parleurs et la puissance totale étaient les mesures étalons d'une sono haut de gamme. Mais avec les nouvelles technologies de son immersif ainsi que les contraintes de poids et l'environnement silencieux des voitures électriques, la donne est en train de changer. Comme dans chaque aspect de l'auto, la partie logicielle devient de plus en plus importante. Alors quand un nouvel acteur se plonge dans l'habitacle pour trouver de nouveaux marchés, il se doit d'employer une méthode différente. Sennheiser est depuis plus de soixante-quinze ans l'un des grands spécialistes des micros et casques professionnels, qu'il produit dans son usine près de Hanovre. Mais en automobile, sa spécialité réside dans le traitement sonore spatialisé, cherchant à rester au plus près du mixage du son d'origine, tel qu'enregistré. Ce sont ses "oreilles d'or", des ingénieurs du son et metteurs au point de l'équilibre sonore (souvent des musiciens eux-mêmes), qui se chargent de la définition optimale. Idéalement, l'idée est de créer une scène

sonore qui dépasse les limites de l'habitacle. Le logiciel Sennheiser Ambeo Concerto analyse ainsi dans le Cupra Tavascan chaque morceau de musique et redistribue chacun de ses éléments (instruments, voix...) harmonieusement dans la voiture. Une méthode que la marque cultive déjà avec ses barres de son pour home cinéma grâce à sa technologie Ambeo. Justement, le cockpit devient de plus en plus un lieu de consommation de films et séries, dans les pauses recharges et, à moyen terme, les phases de conduite autonome. Les usages évoluent aussi selon les régions : "En Asie (avec Smart), parfois les clients →



Constructeurs et équipementiers travaillent de concert pour offrir la meilleure expérience sonore à bord.

LES 4 SONOS QUI NOUS ONT LE PLUS IMPRESSIONNÉS

LOTUS ELETRE/KEF

LOTUS



À marque anglaise, hi-fi anglaise : Kef est chargé du son du SUV électrique de luxe Eletre, et la configuration haut de gamme Reference Audio (option à 6600 €) comporte pas moins de 23 haut-parleurs

distillant 2160 W de puissance. Cela peut sembler *too much*, mais il suffit de monter le volume pour comprendre la qualité de son délivrée, sans saturation et avec une très jolie précision.

LOTUS



VOLVO XC90/HARMAN KARDON

VOLVO



Les Volvo ont toujours brillé par leur son très soigné. En haut de gamme sur le XC90, le système audio premium Harman Kardon joue l'équilibre plus que l'esbroufe avec son ampli numérique de 600 W, ses 14 haut-parleurs

pour délivrer un son surround immersif. Original : le caisson de basse utilise une ouverture dans le passage de roue arrière pour réduire son emprise dans le coffre.

VOLVO



MERCEDES CLASSE S/BURMESTER ET DOLBY ATMOS

MERCEDES



MERCEDES



Une Classe S se doit d'innover : elle fut une des premières à embarquer le système Dolby Atmos, issu du cinéma, avec le système Burmester 4D. Un total de 21 haut-parleurs et 8 transducteurs intégrés dans les sièges offrent une expérience complète à 360°. 1750 W au total sont mobilisés pour une immersion parfaite avec un son substantiel et un intense ressenti.

TESLA



TESLA MODEL 3

Comme la plupart des éléments qui composent les Tesla, la sono est faite maison. Et vu le dynamisme et l'ampleur sonore, pas besoin d'afficher un partenariat de prestige pour

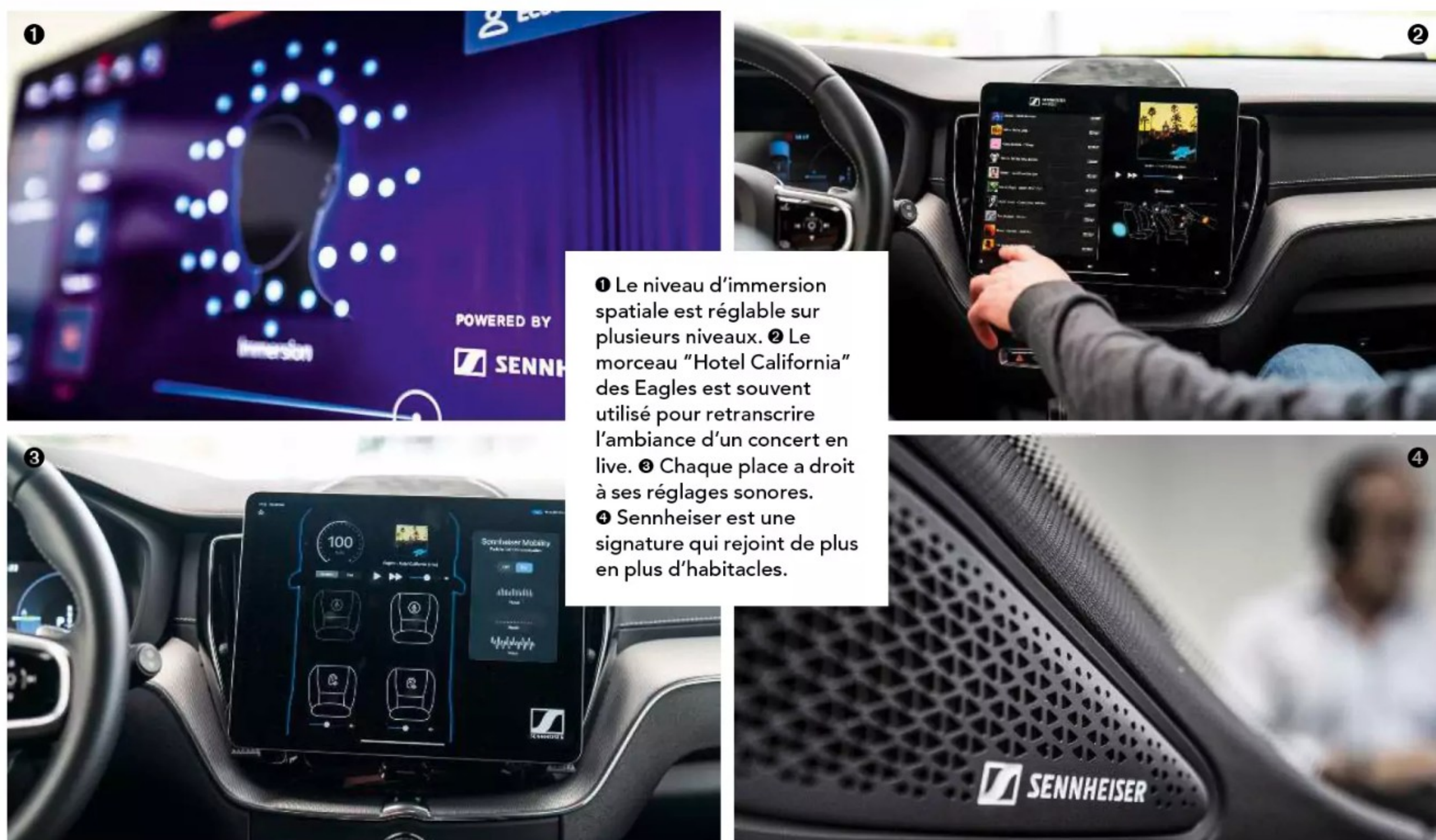
convaincre. Les électriques américaines ont d'ailleurs toujours été gâtées sur le plan du son, histoire de jouer fidèlement tout type de musique, ou bien pour amuser la galerie avec des bruitages incongrus cachés dans les menus de bord...

NICOLAS SOLER





Sofia Checa est un des ingénieurs en audio immersive de Sennheiser.



❶ Le niveau d'immersion spatiale est réglable sur plusieurs niveaux. ❷ Le morceau "Hotel California" des Eagles est souvent utilisé pour retranscrire l'ambiance d'un concert en live. ❸ Chaque place a droit à ses réglages sonores. ❹ Sennheiser est une signature qui rejoint de plus en plus d'habitacles.

choisissent de passer du temps en voiture, avec des activités outdoor, en camping ou juste pour aller voir un film avec les enfants en forêt, explique Véronique Larcher, directrice de la branche mobilité de Sennheiser. *La voiture est votre meilleur sound system, et ce sera le meilleur endroit pour voir un film dans le futur. Mais c'est aussi le lieu le plus difficile à travailler pour nous !*

BULLES SONORES OU COMMUNICATION INTENSE

Dans tous les cas, un leitmotiv : ne pas percevoir d'où provient le son, malgré la disposition des passagers, aucun n'étant à l'endroit d'écoute idéale... Parmi les différentes technologies en développement (dont certaines avec l'équipementier

français Valeo), on peut noter le mode Solo qui crée des bulles sonores individuelles sans interférences entre elles, ou au contraire, pour faciliter la communication, le mode Voce qui augmente la perception entre passagers avant et arrière, ou encore la fonction appelée "Calmo", chargée de réduire le bruit ambiant. Des haut-parleurs placés directement dans les appuie-tête apportent une précision supplémentaire. Quant à la très atypique Morgan Plus 4, elle a droit à une solution à part. Elle emploie des actuateurs (de petits moteurs électriques vibrants) produits par Continental pour transformer la planche de bord et la caisse en haut-parleurs et transfigurer la sono de la petite sportive anglaise, qui n'aurait guère la place pour un subwoofer. ■

L'avis de L'AUTO-JOURNAL

La sono reste un élément très important d'une auto, souvent le seul lieu où l'on peut écouter de la musique forte sans déranger les autres. Les nouvelles technologies d'immersion sonore permettent de se plonger dans le son au-delà d'un habitacle confiné, et de profiter de toute l'ampleur de la musique : un des plaisirs de la route !

Revivez l'énergie des années 90 !

Youngtimers n°16

Auto Youngtimers Plus

LE MAGAZINE DES ANCIENNES QUI SONT PLUS QUE DE SIMPLES OCCASIONS

FUTUR COLLECTOR CITROËN AX

PEUGEOT 306 S16 LE MANS VS VW GOLF GTI 16V 20^e ANNIVERSAIRE

Éditions spéciales

Nos tests : accélération, consommation, freinage, volume de coffre...

NOS ESSAIS

- BMW 518 E28
- Nissan Silvia S12
- Skoda Felicia Fun
- Essai Prestige Ferrari 456 M GT

PRATIQUE

- TESTS** 8 chaînes à neige à l'essai
- VIVRE EN YOUNGTIMERS** Comment vaincre l'humidité
- TUTORIEL** Diagnostiquer le circuit de charge

DOSSIER RENAULT 25

LE DERNIER SUCCÈS

ESSAI MOTO YAMAHA TY125

NOTRE COTE + 9 PAGES DE PETITES ANNONCES

→ GUIDE D'ACHAT FORD GRANADA

EN VENTE ACTUELLEMENT



Le T-Roc phase II garde la forme de son prédécesseur, marquée par l'inclinaison de la lunette arrière. Poupe légèrement restructurée.



Le style évolue en douceur, mais qu'on ne s'y trompe pas : il s'agit d'une nouvelle génération, plus imposante que la précédente.

PHOTOS : ANDREAS MAU

LE VOLKSWAGEN T-ROC A DU PISTON

Volkswagen renouvelle l'un de ses derniers modèles restés fidèles au moteur à pistons. Avec soutien électrique à tous les étages.

Attention, il y a tromperie sur la marchandise. Certes, le véhicule ici en photos ne revêt pas la tenue de camouflage habituelle en mode paramilitaire, et tout laisse à penser qu'il s'agit de la version définitive prise en action lors de ses ultimes essais. À tort. À y regarder de plus près, une série d'autocollants cache les éléments de design les plus "sensibles", la partie basse des projecteurs par exemple, ce qui nous fait dire que le T-Roc "phase II" marquera plus nettement sa différence avec l'actuelle mouture sur le plan esthétique.

En outre, le nouvel entrant occupe plus de place au sol que son prédécesseur, aux alentours de 4,30 m en longueur selon nos estimations (4,23 m pour le T-Roc premier du nom).

Pas de photos du traité intérieur, en revanche, mais nous pouvons affirmer sans gros risque de nous tromper que le T-Roc se tiendra proche de ce qu'offrent en la matière le Tiguan et la Passat récemment renouvelés. Écran flottant gigantesque au centre, tableau de bord numérique imposant, sélecteur de marche rotatif et design épuré, toutes ces choses...

Électrification partielle

Ce serait la dernière Volkswagen thermique entièrement refaite commercialisée en Europe, dit-on. De fait, la Golf neuvième du nom sera électrique. La Polo, le Taigo, le Tiguan et la Passat font quant à eux leur dernier tour de piste. Fidèle aux pistons, certes, mais pas sans soutien électrique.

Les blocs nourris à l'essence, les diverses variantes du bloc 1.5 TSI à coup sûr, feront appel à l'hybridation légère à base de batterie 48 volts, tout comme le ou les diesels retenus si tel est le cas. Ce n'est pas garanti d'avance. Il est également question d'un module hybride rechargeable, une hypothèse plus que probable. Dernier point, le T-Roc cabriolet ne poursuit pas l'aventure. Direction le musée.

Le T-Roc fait siennes les deux variantes du bloc 1.5 eTSI attribuées au Tiguan, fortes de 131 et 150 ch.



LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
été 2025

Premier prix :
30 000 €*

Concurrence : **Peugeot 2008, Hyundai Kona**

* Estimation.

INDUSTRIE

Honda, Nissan et Mitsubishi vont fusionner



HONDA

C'était attendu, c'est acté aujourd'hui. Le 23 décembre dernier, Honda, Nissan et Mitsubishi ont annoncé qu'ils

avaient signé un protocole d'accord "en vue d'une intégration commerciale par le biais de la création d'une société holding commune". Une fusion, en clair, et non pas une alliance : nuance il y a. La nouvelle entité verra le jour en juin prochain

au terme des modalités en discussion à l'heure actuelle. Reste à connaître leur teneur, outre les raisons qui ont poussé les géants japonais à se marier. L'expansion des constructeurs chinois dans le domaine de la voiture électrique est en cause, c'est certain, mais pas que. Pour en savoir plus, *L'Auto-Journal* se penchera sur le dossier sans tarder, patience... Dernière question, en attendant : et Renault dans tout ça ? Dans un avenir proche, le groupe français va remplir ses coffres-forts après la revente des parts qu'il détient encore dans le capital de Nissan. À plus long terme, à voir si Renault Group peut monter au front tout seul, sans alliés.

PRODUIT

Afeela 1 : la PlayStation ambulante

À l'origine, il y a la coentreprise nommée "Sony Honda Mobility", créée par les deux géants japonais. De ce mariage naît la marque Afeela, laquelle lance sur le sol américain la production en série du véhicule préfiguré par le concept car Vision-S en 2020, alors siglé Sony. L'Afeela 1 se veut une grande routière (4,91 m en longueur) électrique. Les 489 ch sont libérés par deux électromoteurs, mais là n'est pas l'essentiel. Sony oblige, les écrans envahissent l'habitacle,

jusqu'à occuper la planche de bord de bout en bout. Quarante détecteurs, omniprésence de l'intelligence artificielle, conduite semi-autonome de niveau 3 (le volant peut être momentanément lâché), installation audio gratifiée d'un réducteur de bruit, l'Afeela 1 hérite du surnom "PlayStation sur roues" non sans raison. Les commandes sont ouvertes aux États-Unis au prix de 102 900 \$ (100 905 €). Un détour par l'Europe n'est pas à l'ordre du jour dans l'immédiat.



Une robe convenue et un traité intérieur qui l'est nettement moins, mis en valeur par un écran géant.

PHOTOS : SONY HONDA MOBILITY



GABRIEL BOUYS/AFP

"2025 marquera le retour de Lancia dans le sport automobile."

Luca Napolitano, directeur général de Lancia

Stratos HF, Delta HF Integrale... ces noms fleurent bon les grandes heures du Rallye, une discipline que Lancia a marquée de son empreinte. C'était en des temps anciens, et depuis, la marque italienne a disparu des radars avant de revenir à la vie avec l'actuelle Ypsilon. Et là, miracle, celle-ci donne naissance à l'héritière des monstres sacrés susnommés. 3 cylindres 1.2 turbo, 212 ch en rangs serrés, boîte mécanique à cinq rapports et différentiel à glissement limité mécanique, indique la carte de visite de l'Ypsilon Rally4 HF. La "bestiole" intègre le championnat italien des rallyes dès cette année, en catégorie Rallye 4.

127 519

C'EST LE NOMBRE DE TOYOTA NEUVES IMMATRICULÉES EN FRANCE EN 2024.

Toyota progresse de 18,1 % par rapport à l'année 2023, capte 7,4 % de part de marché et pointe à la quatrième place des marques les plus répandues. L'exception qui confirme la règle dans un marché en berne, où tous les autres ténors sont en recul. Ou, au mieux, stagnent, à l'exemple de Renault dont les ventes ont régressé de 0,2 % en un an (277 297 immatriculations, 16,1 % de part de marché, en première position). Volkswagen limite également la casse (119 360, 6,9 %, -0,7 %, cinquième position). Peugeot perd pied (232 714, 13,5 %, -3,6 %, deuxième position) et Dacia boit la tasse (144 979, 8,4 %, -7,9 %, troisième position). Reste le cas Citroën, qui ne réussit pas à enrayer sa chute en dépit du renouvellement en cours de sa gamme, constellée d'éléments prometteurs (111 536, 6,5 %, -11,4 %, sixième position).



TOYOTA

5

C'EST LE NOMBRE DE CONSTRUCTEURS QUI REJOIGNENT LE "POOL CO₂" MIS EN PLACE PAR TESLA.

Tesla cède ses excédents de quotas de CO₂ et vient de créer à cet effet un "pool" auprès de la Commission européenne. Le constructeur tout électrique revend ses "crédits carbone", ce qui est une aubaine pour ses confrères certains de dépasser, sur l'ensemble d'une gamme, la moyenne d'émissions de CO₂ fixée à 81 g/km depuis le 1^{er} janvier dans l'Union européenne. Et par là même, de payer une amende exorbitante. Ledit pool réunit, pour l'heure, les marques du groupe Stellantis, Ford, Toyota, Subaru et Mazda. Ce faisant, Tesla tire le gros lot : aux alentours de 1 milliard de dollars selon les estimations. Voilà qui tombe bien pour la firme d'Elon Musk, en perte de vitesse pour la première fois de sa courte histoire (1 789 226 voitures écoulées en 2024, en recul de 1 %).



SHUTTERSTOCK

GAMMES

Elles nous ont quittés en 2024

Gamme Audi recomposée, Jaguar en hibernation, sportives sacrifiées, berlines marginalisées, espèces en voie de disparition, victimes des normes : l'année 2024 a enregistré de nombreux départs sans retour. La liste qui suit est loin d'être exhaustive.

Audi A4 et A5 Sportback



Audi réorganise sa gamme et la nomenclature qui va avec. En ce qui concerne les appellations, différence est faite entre les modèles électriques et leurs semblables restés fidèles aux pistons. Aux modèles 100 % électriques, les chiffres pairs. Aux thermiques et hybrides, les chiffres impairs. Exit, ce faisant, la berline A4 et son pendant en mode coupé 5 portes dit "A5 Sportback". Elles cèdent la place à la nouvelle A5, berline et break (essai de celui-ci dans L'AJ n° 1170 p. 46, et pour la gamme, lire p. 24 de ce numéro).

Bugatti Chiron



Avec la Chiron disparaît le moteur W16 quadriturbo qui fit les grandes heures

de Bugatti depuis le lancement de la Veyron en 2005. La marque cède aux sirènes de l'électrification en accordant un ensemble hybride rechargeable à son nouveau produit nommé Tourbillon. V16 8.3 "atmo", trois électromoteurs et 1 800 ch à la clé, rien de moins.

Fisker Ocean



Une faillite, tout simplement. Le dépôt de bilan du constructeur américain

Fisker précède-t-il une série de disparitions parmi les nouvelles marques "tout électriques" qui poussent comme des champignons à travers le vaste monde ? C'est bien possible.

Jaguar F-Type



Jaguar stoppe les machines. La F-Type n'est citée ici qu'en exemple, car dans

les faits, c'est l'ensemble de la gamme jusqu'ici existante qui disparaît, avant que la marque revienne à la vie dans un an avec un modèle électrique typé grand luxe, clivant sur le plan esthétique (lire L'AJ n° 1173 p. 15). Stratégie payante ? À voir le moment venu.

Nissan Leaf



Fin de carrière logique pour cette pionnière dans le domaine de la locomotion électrique,

née en 2010. La case laissée vide sera occupée à moyen terme par un SUV, lequel ne portera pas forcément l'appellation Leaf.

Porsche 718 et Macan



Conversion à l'électrique dans les deux cas. En ce qui concerne le SUV Macan, c'est déjà fait (lire l'essai dans L'AJ n° 1170 p. 42).

Renault Twingo, Zoe et Mégane



Grand ménage dans la gamme Renault, sous la pression des normes pour ce qui est de la Twingo. Sa remplaçante du même nom sera électrique (lire p. 16), ce qui explique, en partie, le sacrifice de la Zoe. La Mégane, elle,

disparaît à jamais. La Mégane E-Tech, crossover électrique de taille moins imposante, ne peut être considérée comme sa remplaçante. Cela fait une offre thermique en moins dans la gamme Renault, qui par ailleurs ne compte aujourd'hui que deux berlines : la R5 E-Tech et la Clio, qui sera renouvelée en fin d'année (lire p. 12).



Smart Fortwo

Elle a marqué l'histoire automobile, qu'elle quitte sans laisser de

descendance dans l'immédiat. Mais d'après plusieurs sources concordantes, une microcitadine est à l'état d'étude très avancée dans les laboratoires de la marque Smart, passée en partie sous contrôle chinois.



Suzuki Jimny et Ignis

Clap de fin pour le tout-terrain de poche Jimny en Europe, victime de toutes les normes existantes. Idem pour l'Ignis : pas de remplaçante à l'horizon pour cette citadine déclinée sous la forme d'un SUV.



Volkswagen Touran

Le monospace, cela ne paie plus.

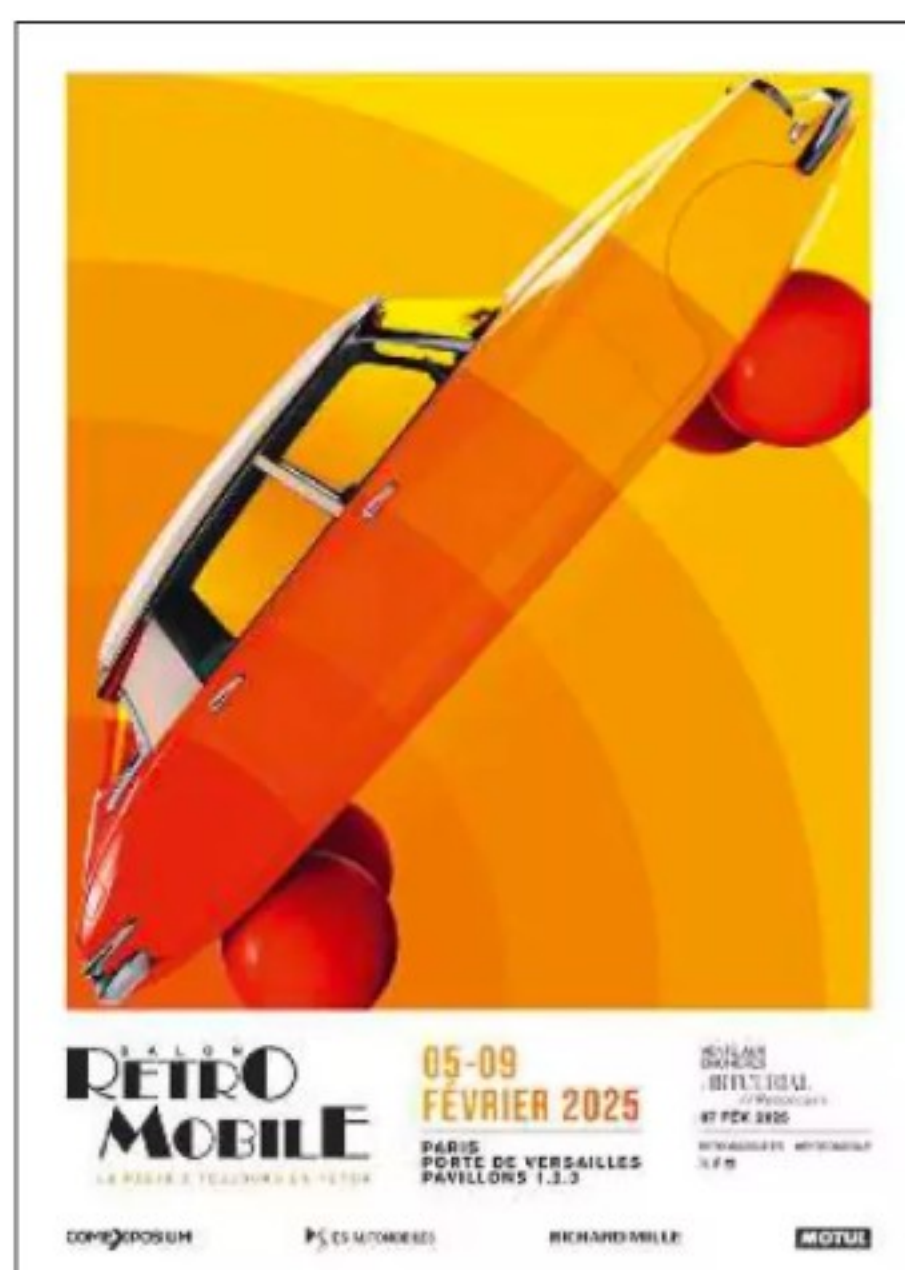
Le Touran part au musée après vingt ans d'une belle carrière.



Toyota GR Supra

Le coupé sportif siglé Toyota n'est plus commercialisé en

ce début d'année. La GR Yaris, quant à elle, victime d'un malus supérieur à son prix d'achat, reste toutefois au catalogue jusqu'à nouvel ordre.



SALON

Rétromobile : le programme

La Citroën DS en invitée d'honneur du prochain Salon Rétromobile. Voilà qui sonne comme une évidence, soixante-dix ans après la naissance de ce mythe parmi les mythes de l'automobile française, portée au rang d'œuvre d'art, à juste titre et à l'exemple de la DS Ballons. C'est elle qui orne l'affiche de la 49^e édition de la grand-messe de la voiture ancienne (*lire aussi p. 80*). Rien que pour ça, il faut y courir. Mais pas que. Le programme annonce également, entre autres, une exposition nommée "La Formule 1 tricolore, des années 60 à nos jours", dont l'intitulé dit tout. Mitsubishi au Dakar, Mazda et sa MX-5, Cadillac pour fêter son retour en France et beaucoup d'autres références, de la Renault 4 à la Toyota Celica, de la Mercedes 35 HP âgée de 125 ans à la Maserati 3500 GT (1957-1964), tout cela vaut le déplacement.

Rétromobile

Paris Expo, porte de Versailles

Du 5 au 9 février

Billetterie et infos pratiques : www.retromobile.com



Olinia, la mexicaine



AFP

Le Mexique, terre de production automobile de premier plan. À commencer par les enseignes américaines. Mais leurs usines locales sont menacées de rapatriement par Donald Trump. Dans ce contexte, les autorités mexicaines annoncent la création d'une marque nommée Olinia, appelée à produire des petits véhicules électriques. Les premières unités sortiront de chaîne en 2026.

AC Cobra : le 4 fatidique



AC CARS

L'AC Cobra, produite à ce jour par la société britannique AC Cars, c'était un V8, point barre. Plus maintenant. La légendaire sportive née américaine fait appel à un 4 cylindres 2.0 turbo dès cette année. 390 ch, tout de même. Autant dire que cela hurle à la trahison sur les réseaux sociaux.

Stellantis : hybridation systématique

On s'en doutait, maintenant c'est dit, par la voix de Jean-Philippe Imparato, directeur de Stellantis pour l'Europe, qui se donne pour objectif de "multiplier les versions hybrides sur les modèles de toutes les marques". Une voiture exclusivement 100 % électrique, c'est non, en clair.

Les chiffres du marché français en décembre 2024



183 662

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en décembre. En progression de 1,5 % par rapport au mois de décembre 2023.

5,3 %

La part de marché de la Renault Clio en 2024 (-6,2 %). Suivent la Peugeot 208 (5,2 %, +3,1 %), la Dacia Sandero (4,4 %, +9,9 %), le Peugeot 2008 (2,8 %, -1,6 %) et le Renault Captur (2,7 %, -3,4 %).

16,9 %

La part de marché des voitures électriques de janvier à décembre 2024. En recul de 2,5 % par rapport à l'année 2023.

1718 417

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées au terme de l'année 2024. En recul de 3,2 % par rapport à l'année 2023 (-22,4 % par rapport à 2019).



VOITURE DE L'ANNÉE

La Renault 5 E-Tech écrase la concurrence

À dire vrai, nous ne voyions pas comment le tandem composé de la R5 E-Tech et de l'Alpine A290, son clone sous anabolisants, aurait pu échapper au titre de la voiture de l'année – en Europe... Le contraire eût relevé du scandale, tant la nouvelle entrante brille de mille feux depuis son récent lancement, y compris sur le plan commercial (9 978 immatriculations enregistrées en France à la fin décembre, 49^e position dans le Top 100). Le tandem précité totalise 353 points, contre 291 pour le Kia EV3 et 215 pour la Citroën C3, variante électrique incluse, pour ne citer que les trois modèles arrivés en tête. On notera la belle performance de la Citroën, rayon de soleil dans un ciel fort peu serein pour la marque.



MARKUS PENTIKÄINEN



**PLUS LOIN
MAIS PAS PLUS**



En associant un 3 cylindres PureTech 136 ch à un petit moteur électrique, le Junior Ibrida trouve l'endurance qui manque aux versions 100% électriques. Il mériterait cependant un peu plus de souffle pour jouer les sportifs.

VITE

Par Guy L'Hospital Photos Arnaud Saunier

Dans la gamme Junior, chez Alfa Romeo, il y a le Veloce : une version 100% électrique, plutôt vitaminée et fermement amortie, pour distribuer de l'adrénaline en périphérie des villes. Pour aller plus loin, mieux vaut jeter son dévolu directement sur l'Ibrida, qui associe le 3 cylindres 1.2 avec une boîte robotisée intégrant un petit moteur électrique de 13 ch, et même 28 ch en crête. Ceux-ci, ainsi que le couple de 55 Nm, viennent en appoint des 136 ch et 230 Nm de couple en provenance du moteur à explosion.

Pour taire rapidement le suspense, dans sa livrée Ibrida, le Junior ne joue pas les sportifs de haut niveau. Cependant, en mode Sport, position qui permet à l'ensemble des moteurs de donner le meilleur d'eux-mêmes, l'Ibrida se contente de 9,5 s pour passer de 0 à 100 km/h et de 31 s pour couvrir l'exercice du 1 000 m d.a. Le fait de cravacher le 3 cylindres engendre une sonorité marquée, pas désagréable mais à des années-lumière de ce que nous pourrions attendre d'une Alfa.



MOINS NERVEUX ET PERFORMANT QUE LE JUNIOR ELETTRICA, L'IBRIDA EST AUSSI MOINS CHER ET, SURTOUT, N'EST PAS CONTRAINT PAR L'AUTONOMIE ●●●



La planche de bord, très travaillée, se distingue avantageusement des autres productions du groupe.



❶ L'instrumentation 100 % numérique évoque les doubles compteurs traditionnels Alfa. ❷ L'écran central multimédia n'offre que très peu de possibilités de personnalisation. Il manque de fluidité. ❸ Commande de boîte de vitesses, démarrage et modes de conduite : toutes ces fonctions sont regroupées sur la console centrale.



Le Junior Ibrida n'a toutefois pas besoin de cela pour séduire. Bien avant, par son style qui l'éloigne avantageusement de la production Stellantis (Mokka, 2008...), il aime les regards. Pourtant, la tâche n'a sans doute pas été d'une grande simplicité pour les designers, qui ont dû composer avec des points géométriques fixés depuis longtemps. Mais en étirant sa ligne de pavillon vers le bas et en travaillant à l'italienne les deux extrémités avant et arrière, le Junior se distingue dans une catégorie où le dynamisme n'est pas une priorité.

À l'intérieur, sa planche de bord orientée vers le conducteur ne semble pas adepte des compromis.

Les designers ont cependant été obligés de la constituer en piochant dans la banque d'organes Stellantis la grande majorité des commandes, équipements et écrans. Ils ont pu sauver l'instrumentation qui reprend le style "*cannocchiale*" typique de la marque au Biscione, le volant cuir à jante épaisse, une élégante sellerie ou encore, en option, de véritables sièges baquets Sabelt, hélas réservés aux finitions Speciale ou Veloce.

L'avis de Guy L'Hospital



C'est sans doute injuste, mais j'attends tellement plus d'une Alfa...



Même sans recourir à l'option Sabelt, les sièges offrent un bon maintien et ne négligent pas les détails.

Le Junior Ibrida ne peut rivaliser en matière de sensations avec l'électrique de 280 ch, beaucoup plus nerveux, performant... et onéreux. Moins cher, l'Ibrida n'est pas contraint par l'autonomie. C'est d'ailleurs sa raison d'être : contenter tous ceux qui souhaitent rouler en Alfa Romeo sans devoir planifier leurs longs trajets.

Son comportement routier, à défaut d'être incisif, reste précis et sain, même si nous aurions préféré une direction un peu plus consistante. Le Junior Ibrida accepte quelques prises de roulis mais en profite pour satisfaire des exigences sur le plan du confort. L'insonorisation ne mérite pas de critique particulière mais ne peut prétendre se hisser au rang des qualités. Même remarque pour la finition, sans

défaut rédhibitoire mais qui n'appelle aucune louange, contrairement à l'ambiance générale plutôt séduisante.

C'est surtout vrai pour les places avant, relativement bien agencées avec des rangements peu logeables mais à portée de main pour les deux occupants. Mention spéciale pour le profond coffre entre les deux sièges qui s'avère très utile pour y glisser les plus petits objets.

À l'arrière, le Junior se montre beaucoup moins généreux.

Les seuls rangements sont de simples aumônières au dos des sièges et l'espace est restreint pour les jambes des occupants et pour leurs épaules. À trois, il faudra prévoir de jouer des coudes,

comme dans toute bonne Alfa qui se respecte. Bien dessiné, le coffre affiche une contenance de 380 dm³ et profite d'un hayon motorisé.

La gamme Junior Ibrida démarre à 29 500 €, mais le modèle que nous vous présentons ici, en finition Premium, se négocie à 37 880 €, une fois ajoutés la peinture métallisée biton (1 200 €!), les jantes alliages 18 pouces (780 €) ou le petit toit ouvrant électrique à 1 400 €. Nous vous conseillons plutôt l'Ibrida Speciale à 31 500 € avec le pack Techno (1 500 €) qui intègre les projecteurs Matrix LED, la caméra 360°, le chargeur induction, les rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement et intérieur électrochrome. Cette finition ouvre également droit au pack Sport et ses superbes sièges baquets Sabelt et sa sellerie Alcantara. À défaut d'émotion sur la route, autant la vivre à bord. ■



① Pas de miracle en ce qui concerne les places arrière, le Junior n'est pas le SUV urbain le plus généreux en la matière. ② Alfa revendique l'une des meilleures capacités de chargement de la catégorie. Nous avons mesuré 380 dm³. Correct, sans plus.



PAR LA FORME DES FEUX ARRIÈRE ET LE PETIT BÉQUET, ALFA SOIGNE L'AÉRO ET S'OFFRE UNE RÉFÉRENCE AU "CODATRONCA" DES SZ ET 8C. ●●●



EN CHIFFRES

ALFA ROMEO JUNIOR Ibrida 136 ch DCT6 Premium

NOS MESURES

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

LA TECHNIQUE

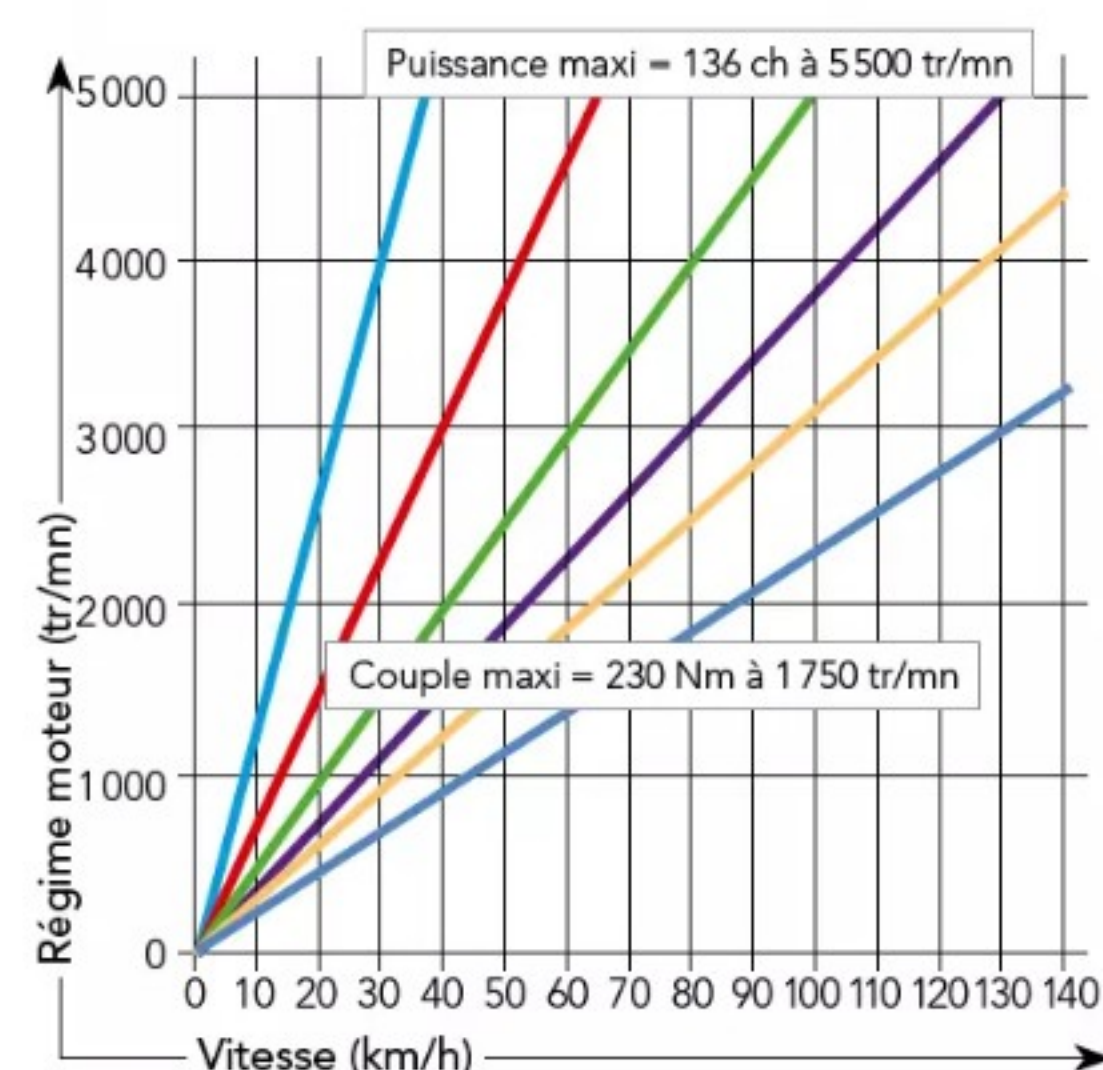
Moteur/Transmission	
Puissance maxi	136 ch à 5 500 tr/mn + 28 ch élec.
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn + 55 Nm élec.
Type	3 cyl. en ligne, turbo ess. + micro-hybridation 48 V
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée dble emb./6
Batterie/capacité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

→ Diagramme des vitesses

La boîte robotisée à 6 rapports abrite le moteur électrique de 21 kW (28 ch) en crête. Elle corrige certains défauts de la boîte automatique à 8 rapports, notamment la réactivité pour passer de marche arrière à Drive.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^{re} = 7,5 km/h En 2^e = 12,4 km/h En 3^e = 19,7 km/h
En 4^e = 25,8 km/h En 5^e = 34,9 km/h En 6^e = 46,1 km/h



Châssis	
Diamètre de braquage	11,2 m
Pneumatiques	215/55 R 18

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,18/1,79/1,54/2,56 m
Poids/tracteur freiné	1369/1100 kg

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	144/145 cm
Garde au toit AV/AR	94/94 cm
Volume de coffre	380 dm ³
Seuil de chargement	77 cm

Niveau sonore	
Au ralenti/90/130 km/h	non mesuré

Note EuroNCAP	en cours
Pays de fabrication	Pologne

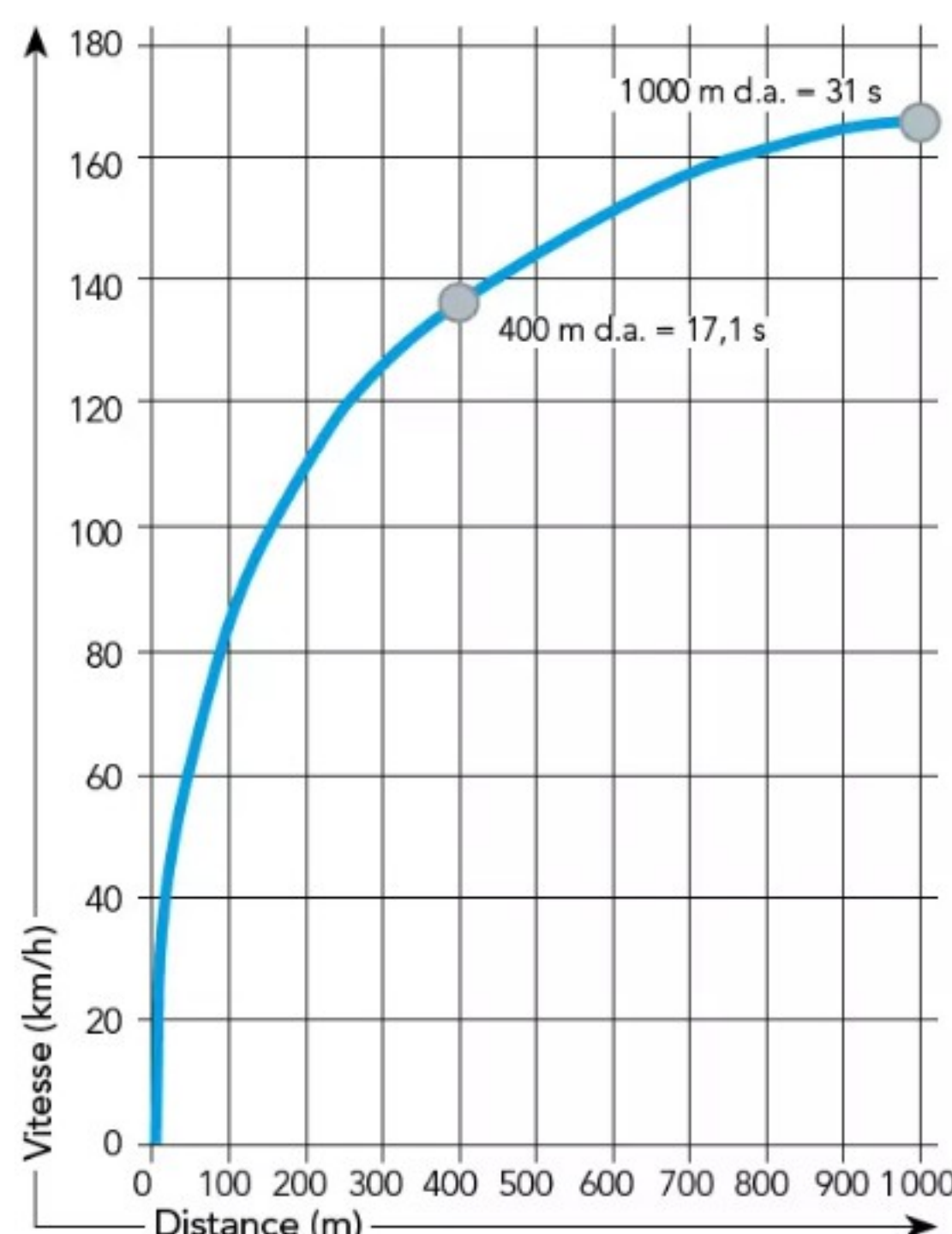
Les jantes Fori de 18 pouces dégradent davantage la consommation que le confort. Elles sont facturées 780 €.

LA CONDUITE

Performances	
1 000 m d.a.	31 s
400 m d.a.	17,1 s
0 à 100 km/h	9,5 s
Vitesse maxi	192 km/h

→ Courbe d'accélération

Au prix d'accélération plutôt bruyantes en mode Sport, le Junior Ibrida met à profit les 28 ch et 55 Nm de couple du moteur électrique pour afficher des performances de bon niveau. Les bienfaits de l'électrification se remarquent surtout en relance, où il n'est nul besoin d'enfoncer la pédale d'accélérateur pour trouver du tonus.



Reprises	
90 à 130 km/h en Drive	8,6 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en Drive	12,4 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D	408 m

Freinage	
Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	32 m
Depuis 130 km/h	66 m



LE BUDGET

Prix	34 500 € ⁽¹⁾
Malus écologique (CO ₂)	0 € (110 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	37 880 €
Garantie	2 ans, km illimité

(1) Prix remis pour achat en ligne à 33 700 €.
(2) Malus et options inclus.

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement avec caméra 360°, alerte de franchissement de ligne, chargeur induction, climatisation auto bizona, conduite semi-autonome niveau 2, détecteurs de pluie/luminosité, freinage auto d'urgence, hayon mains-libres, instrumentation numérique 10,25 pouces, jantes alliage 17 pouces, lecture des panneaux + préconisation vitesse, phares Matrix LED, rétros ext. rabattables électriquement, sélecteur de mode de conduite, siège conducteur à réglage électrique, sièges AV chauffants, système multimédia avec écran tactile 10,1 pouces/navigation connectée/prises USB/Android Auto et Apple CarPlay, vitres arrière surteintées...

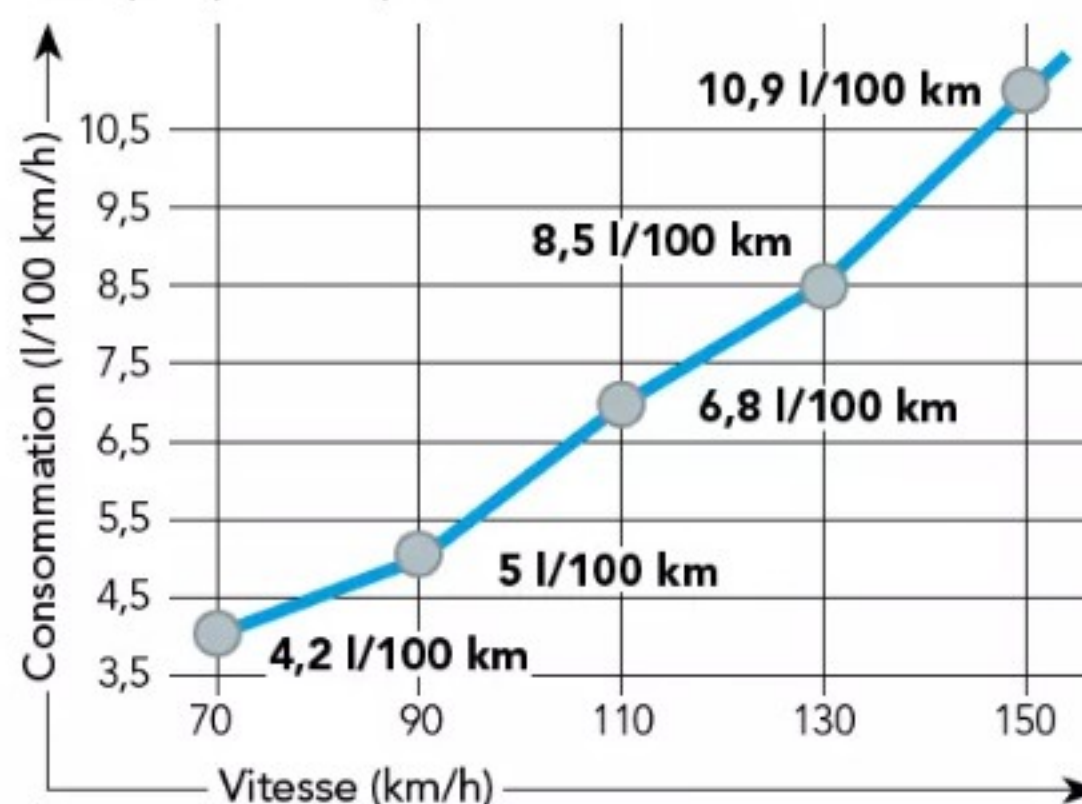
Options

Jantes alliage 18 pouces (780 €), peinture métallisée ou nacrée (de 900 à 1 500 €), toit ouvrant électrique (1 400 €)...

Consommation	
Moyenne	6,3 l/100 km
Ville/route/autoroute	5,9/6,4/6,7 l/100 km
Capacité du réservoir/autonomie	44 l/698 km

→ Consommation à vitesse stabilisée

Par rapport aux autres modèles équipés de cet ensemble mécanique chez Stellantis, le Junior consomme en moyenne 0,5 l/100 km de plus. Ce qui pourrait s'expliquer par la taille des roues de notre version, mais aussi, plus sûrement, par les conditions d'essai hivernales. En effet, par temps froid (ou chaud, quand il faut mettre la climatisation), le système micro-hybride perd de son efficacité. Cela posé, les consommations restent très raisonnables et permettent d'envisager des périodes de près de 700 km sans ravitailler.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Saluons le travail des designers et metteurs au point qui ont su éviter de faire de ce Junior un simple clone d'Avenger, 2008 ou Mokka. Avec son moteur de 136 ch, il ne manque ni de performances ni d'agrément, mais l'espace à bord est vraiment juste.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

40 [ ESSAI
10 000 km]

RENAULT SCÉNIC E-TECH Grande Autonomie 220 ch / 87

VOYAGE SANS



TENSION

Avec sa batterie de 87 kWh, le Scénic E-Tech promet une autonomie record et des voyages en voiture électrique plus agréables. Nous l'avons cru et soumis donc à une "petite" balade jusqu'au désert des Bardenas en Espagne!

Par Mélina Priam Photos Arnaud Saunier

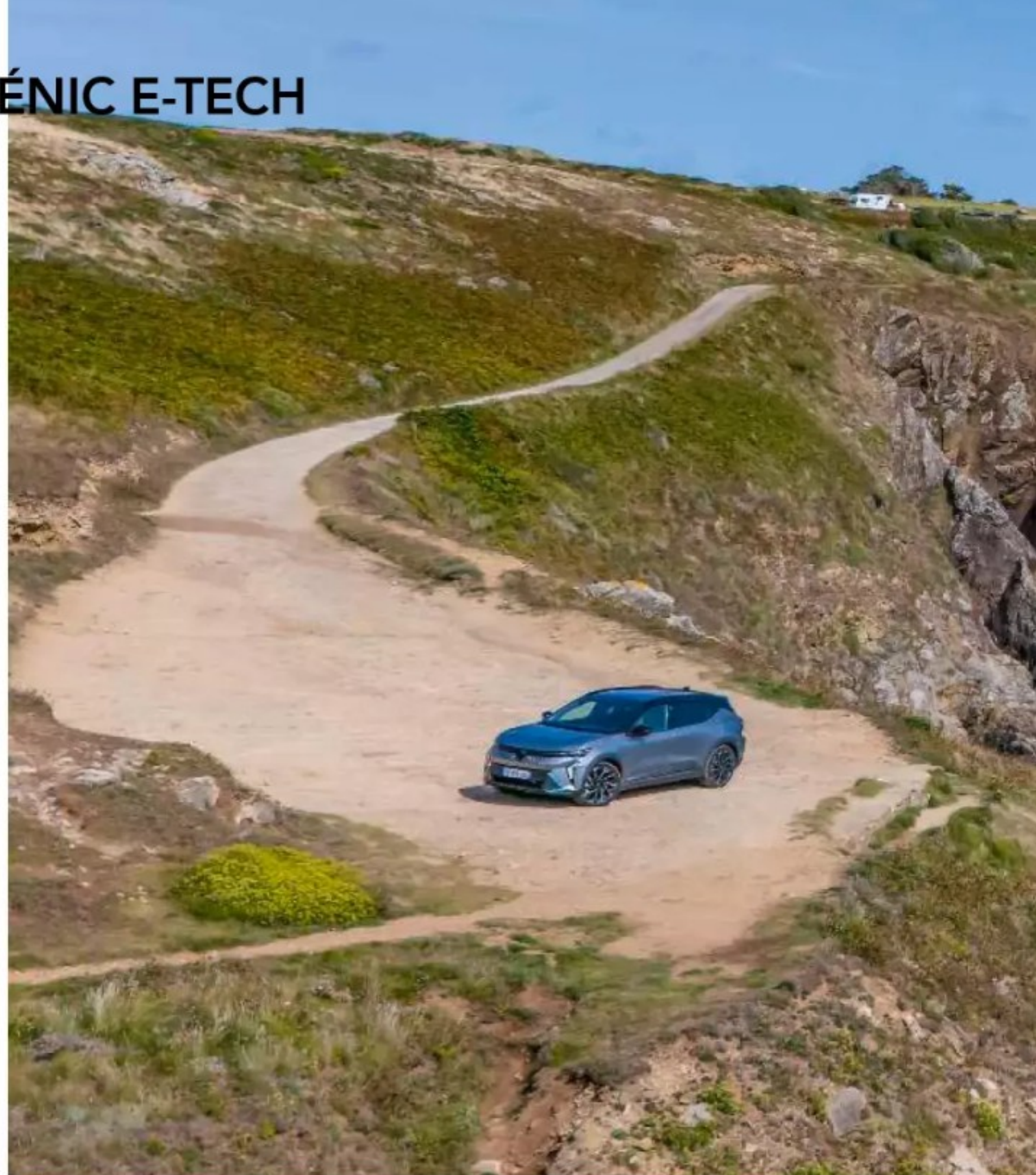


Cela fait un moment que ce n'est plus un monospace, mais ce nouveau modèle assume plus que jamais un style musclé de SUV.



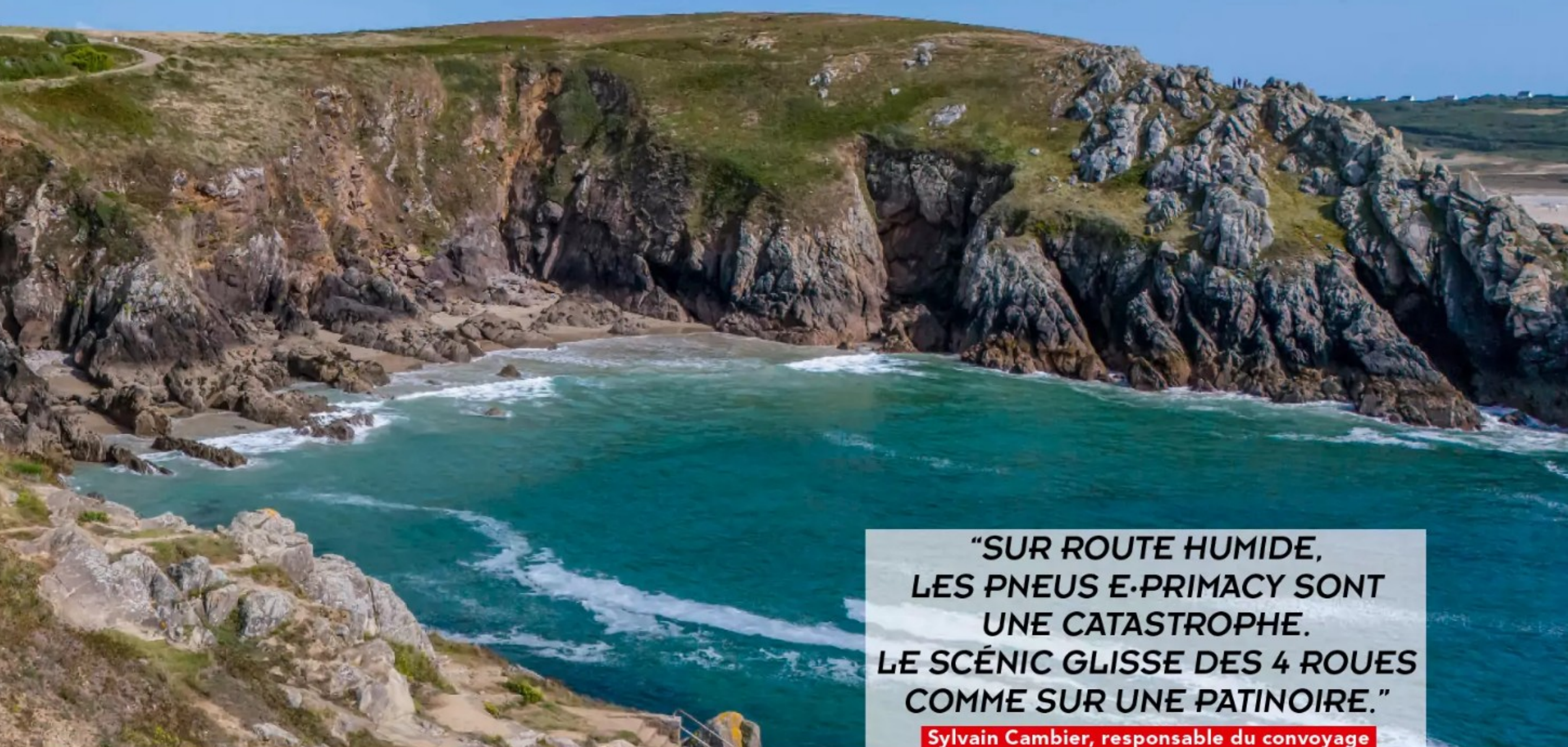
Petite anecdote courante dans la vie d'un essayeur : *"Tu viens nous voir avec quelle voiture cette fois? Un Scénic? Pfff, t'es pas drôle! Quand est-ce que tu viens en Ferrari ou en Lamborghini, qu'on s'amuse?"* Et d'ajouter : *"Électrique en plus, ton truc! Mais tu vas arriver à quelle heure encore? On attaque l'apéro sans toi, tant pis!"* Merci, les amis! En 2025, ce sont toujours les mêmes qui font rêver. Toutefois, en voyant débouler l'engin en question, nombre de curieux (également ceux rencontrés sur les routes) avaient des yeux ronds comme des billes : *"Un Scénic, ça? Mais nooon! C'est qu'il a de la gueule. Ce gris fait un peu voiture de footballeur mais c'est pas mal!"* Ou encore : *"Ce n'est plus un Scénic. Avant, il était tout en rondeur, là, il y a des angles partout!"* Les goûts et les couleurs ne se discutent pas et les temps changent! Le Scénic aussi donc, puisqu'il est désormais uniquement électrique. Un choix technique de la part de Renault qui ne se discute pas non plus, même s'il ne convient pas à tout le monde : *"Mais pourquoi ils ne le font pas en thermique?"* *"Je roule beaucoup; l'électrique, ce n'est pas pour moi!"* *"Poireauter sur une aire d'autoroute, non merci."* Voilà les commentaires glanés çà et là. Difficile de vous donner tort!

Pourtant, au départ de Paris, avec sa batterie de 87 kWh chargée à bloc, notre Scénic nous promet plus de 500 km : en y mettant un peu (beaucoup!) de bonne volonté, nous ne sommes pas loin de l'autonomie d'un SUV thermique essence. Voilà pour la théorie, en tenant compte d'une consommation routière ou urbaine avantageuse. Dans la réalité, les voitures électriques n'aiment rien moins que l'autoroute ou les voies rapides, et notre premier "run" ne dépasse pas 335 km. Mais ce n'est déjà pas si mal. Le "souci" est que les suivants sont forcément plus courts : à moins de monopoliser une borne plus d'une heure – ceux qui attendent la place vous en savent gré! –, il n'est pas "rentable" de recharger au-delà de 80 %, la courbe de charge (voir p. 46) s'écroulant et la batterie se rechargeant alors moins vite. Comme nous prenons le chemin des écoliers par les côtes bretonnes, histoire d'emmagasiner un peu d'air marin avant le coup de chaud de *los Bardenas*, notre autonomie grimpe un peu aussi.



En ville, le Scénic ne fait désormais pas plus de bruit qu'un vélo!





**“SUR ROUTE HUMIDE,
LES PNEUS E-PRIMACY SONT
UNE CATASTROPHE.
LE SCÉNIC GLISSE DES 4 ROUES
COMME SUR UNE PATINOIRE.”**

Sylvain Cambier, responsable du convoiage

Et, reconnaissons que le Scénic recharge assez vite. Pas plus vite que ses concurrents et moins vite même qu'une Tesla pour citer l'électrique la plus commune. Mais 150 kW, c'est déjà dans la bonne moyenne.

Abaisser sa vitesse de quelques kilomètres/heure est un autre “calcul” qui peut, finalement, s'avérer gagnant.

Notre courbe d'autonomie le prouve ! En établissant une moyenne de 110 au lieu de 130 km/h, il est possible de parcourir environ 65 km de plus : pas rien ! Selon le périple, cela peut donner la possibilité d'économiser un arrêt, donc de gagner du temps ! Je vous avouerai que pour les “vieux routiers” que nous sommes, le principe est difficile à intégrer, mais il est

efficace. En poussant la logique à l'extrême, je me suis même surprise à constater que les bouchons permettaient de faire plus de kilomètres ! Dans ce cas-là, ce n'est toutefois pas très avantageux sur le temps de parcours final, n'exagérons pas. Bref, vous l'aurez compris, même avec une “grosse” batterie et des relais plus longs que ceux de sa frangine la Mégane, par exemple (*relire le 10 000 km de celle-ci dans L'Auto-Journal n° 1117*), le Scénic impose encore une petite “gymnastique” de l'esprit dès qu'il s'agit d'effectuer un long trajet. Il convient de repenser sa manière de voyager, d'anticiper, de s'organiser... L'imprévu, l'aventure que ceux qui ont passé le permis au siècle dernier ont connus n'ont plus leur place. Lors de notre périple, et contrairement à ce que nous avons subi avec ➔



Il fait plutôt profil bas en hauteur : il toise 1,57 m. Il évite aussi de franchir les 4,50 m de long et c'est heureux quand il s'agit de se garer. En revanche, il en impose un max en largeur : 1,87 m.



LE BOUTON PRÉFÉRÉ

Les aides à la conduite fonctionnent bien, mais... certaines agacent quand même! Ce bouton permet de les désactiver facilement sans passer par l'écran.



GRAND ANGLE

Le rétro intérieur propose une vue à travers une caméra qui offre une image plus large. Un plus, car la rétrovision classique est médiocre du fait de la petite lunette arrière.



ESPRIT VERRIÈRE

Il a parfois fait chaud lors de ce périple. La technologie du toit vitré Solarbay qui s'opacifie à la demande se montre efficace. Un seul regret, c'est une option à 1500 €.



ASTUCES DE MONOSPACE

Plus de banquette coulissante, mais le Scénic garde l'esprit pratique. Déployer l'accoudoir arrière permet d'installer une tablette ou un smartphone.

PETIT EMBOUTEILLAGE

Pour libérer de l'espace entre les sièges, Renault a installé le sélecteur de boîte au volant. Très bien, mais gare à ne pas se mélanger les pinceaux avec le commodo des essuie-glaces, trop rapproché. Juste à côté aussi : les réglages radio et la palette pour ajuster la régénération au freinage, ça fait beaucoup!

FRANCHOUILLARD

Comme la Mégane, le Scénic est assemblé à Douai et, même s'il utilise inévitablement des composants étrangers, il tient à faire savoir qu'il est français! Surtout dans cette définition Esprit Alpine avec inserts et moquette Bleu France, en accord avec le drapeau national sur les sièges sport qui assurent un bon maintien.



Un Scénic pour vous servir

De prime abord, certains concurrents en mettent davantage plein la vue, mais c'est à l'usage que le Scénic s'apprécie, notamment ses aides à la conduite bien paramétrées. Son système multimédia, basé sur les logiciels Google, est une aide essentielle pour organiser les voyages au long cours, même si, parfois, sa logique pour préférer une solution de recharge à une autre est surprenante. Pourquoi nous demander de faire demi-tour alors que la borne suivante est accessible, par exemple? Il faut donc prendre le temps

(ce n'est pas peu dire!) de paramétrer ses choix. Heureusement, la dalle tactile verticale et les menus sont intuitifs. Sans être luxueux et malgré la présence de plastiques durs qui chagrinent un peu, l'ensemble présente bien; les inserts et l'ambiance lumineuse évitent un aspect qui pourrait toutefois être vite un peu trop austère. S'il a, hélas, abandonné certaines astuces des précédents Scénic comme la banquette coulissante, il conserve son sens pratique : les rangements, faute d'être grands, sont assez nombreux.

MERCI, GOOGLE

Renault a été l'un des premiers à passer son écran central à la verticale, un format identique à celui des tablettes que nous avons tous à la maison et qui, en fin de compte, se "lit" bien. Surtout, le constructeur loue les services de Google pour piloter son système multimédia, son GPS et, dans le cas présent, son planificateur de trajet. Et ça fonctionne assez bien!



Évidemment, l'instrumentation de bord est personnalisable à souhait, avec la possibilité de faire apparaître le rappel de la navigation en grand! Surtout, quel que soit l'affichage choisi, les graphismes et les informations restent clairs et lisibles.



- ❶ Sur autoroute, c'est, à la louche, un stop toutes les deux heures et trente à quarante minutes pour reprendre 80 % de la batterie. Autant optimiser au mieux : un pique-nique sur le capot, ça vous tente ?
- ❷ Même affublé des jantes de 20 pouces, le Scénic filtre encore bien les irrégularités de la chaussée. Le confort est ferme mais pas cassant.



le Jeep Avenger (L'AJ n° 1150) et sa batterie de 51 kWh, nous n'avons toutefois pas dû revoir nos objectifs de destination à la baisse. Mieux, une fois sortis de l'autoroute, le stress de la panne s'estompe. Et, sur route, l'autonomie remonte en flèche. Même en montagne. Il faut juste ne pas s'inquiéter dans les montées quand l'autonomie chute et attendre les descentes pour laisser la récupération d'énergie faire son œuvre. Celle du Scénic est efficace et s'ajuste surtout facilement grâce aux palettes au volant, sans avoir à utiliser l'écran central. Un accès direct dont beaucoup feraient bien de s'inspirer. Chemin faisant sur le réseau secondaire et au cours du mois que nous avons passé au quotidien avec ce Scénic, il nous est même arrivé de voir s'afficher jusqu'à 600 km d'autonomie. Et bien que, là encore, ce soit optimiste, cela libère l'esprit. L'expérience aidant, nous n'allons pas nous mentir, nous avons tout de même veillé, avant de pénétrer dans le désert des Bardenas, à disposer d'une autonomie plus que suffisante pour en sortir. Précaution qu'il est bon de prendre également avec une voiture thermique, me direz-vous, mais comme les conséquences ne sont pas les mêmes, pas sûr que nous aurions été aussi attentifs. À tort, évidemment !

Toujours pour optimiser l'autonomie, le Scénic E-Tech a beau être fort de 220 ch et assurer des performances plus que satisfaisantes, il incite à adopter une conduite fluide.

Voyager en électrique vous change un conducteur ! L'engin a beau ne pas être pataud et, au contraire, être sans doute l'un des plus plaisants et agiles de sa classe (grâce à un poids sous le seuil de 2 tonnes souvent dépassé par ses congénères), il ne pousse pas à la conduite dynamique. Malgré un couple disponible instantanément, il ne faut pas espérer se retrouver catapulté façon boulet de canon à la sortie du péage. Son châssis, aussi finement mis au point et agréable à mener (avec même un petit point d'agilité !) soit-il, grâce également à un positionnement judicieux des batteries – au plus bas, situation rendue possible par l'adoption d'une



L'avis de Méline Priam



Les SUV électriques m'ennuient ! Mais j'apprécie la douceur et l'autonomie correcte du Scénic.



Les fans de Renault y voient sans doute un petit air de déjà-vu, mais le conducteur trouve facilement ses marques, et la douceur des commandes contribue à l'agrément de conduite.

Rouler mais surtout produire propre

Il semblerait que l'espoir de sauver la planète avec la voiture électrique ait fait son temps ! Et certaines voix s'élèvent pour souligner qu'émettre zéro émission en roulant ne fait pas tout. Qu'il serait plus pertinent de considérer les rejets de CO₂ des autos "du puits à la roue", de leur naissance à leur mort, voire plus en tenant compte de leur recyclage. Et là, ô surprise, les voitures électriques, surtout celles produites en Chine, ne sont pas les plus vertueuses. Les constructeurs redoublent d'efforts et, sans vouloir faire "cocorico" trop fort, Renault est en première ligne. Le Scénic est fabriqué au sein du nouveau centre ElectriCity né sur le site des anciennes usines de Douai qui atteindra la neutralité carbone cette année. Il intègre 37 % de matières recyclées pour sa partie "ferreuse" (structure, châssis, trains roulants...) et jusqu'à 80 % pour la planche de bord et même 100 % pour les sièges. Le toit ouvrant Solarbay est aussi conçu à 50 % de verre recyclé, et Renault a banni le cuir animal. Enfin, le moteur synchrone à rotor bobiné offre un meilleur rendement que les aimants permanents, et la conception modulaire des batteries facilite leur réparation. Renault se penche également sur l'épineuse question de leur recyclage : en fin de cycle, elles sont réutilisées pour le stockage stationnaire des bâtiments, bureaux ou autres.

plateforme 100 % électrique –, ne peut pas complètement masquer le surpoids de ces dernières.

Ce qui est appréciable avec une voiture électrique, et le Scénic n'est pas en reste, c'est le silence, la douceur et la fluidité de conduite. Encore que, sur la question du niveau sonore à bord, l'absence de tout bruit mécanique rend ceux de roulement et d'aérodynamisme plus présents. À partir de 120 km/h, ces derniers sont assez audibles, mais pas au point de nuire au confort. Les constructeurs de voitures électriques, Renault en tête, ont d'ailleurs bien compris qu'aujourd'hui l'agrément de conduite – "*l'expérience*", même, pour reprendre le langage abscons dont le marketing raffole – passe plus que jamais par l'ambiance à bord, les équipements de technologie embarquée, et les... ADAS, c'est-à-dire les assistances avancées à la conduite, en bon français dans le texte, sont primordiales. Et si, ma foi, à la rédaction, nous avons parfois tendance à vous écrire que tous les intérieurs Renault se ressemblent un peu en ce moment et ne sont pas nécessairement les plus spectaculaires du genre, le Scénic n'est pas loin d'avoir tout pigé en la matière ! Alors certes, dans le cas présent, il faut aimer le bleu, livrée Esprit Alpine oblige. Mais la palette de décoration intérieure laisse d'autres choix. Avec son grand écran central à la verticale placé dans le prolongement de celui de l'instrumentation de bord qui s'intègre à une planche au style simple et sobre, le dessin ne fait pas dans l'esbroufe mais dans l'efficace et le pratique.

Nous l'avons souvent écrit, le système de navigation, basé sur les logiciels Google, est l'un des plus fonctionnels et intuitifs du marché, avec notamment une très bonne gestion du trafic en temps réel. Un petit bémol au sujet de l'indispensable planificateur de trajet qui s'invite ici forcément à la fête. Nous n'avons pas toujours été convaincus par ses propositions, préférant suivre un peu notre instinct. Il a plutôt tendance à être prudent et à minimiser l'autonomie – ce qui n'est pas plus mal, je vous l'accorde – et recommande donc régulièrement, en début de ➔

High-tech Un assistant efficace



AU CHOIX

Les modes de conduite sont associés à une ambiance et influent sur l'effort de direction, la réponse de la pédale d'accélérateur, les réglages châssis et la climatisation. Le mieux est de rester en mode Normal ou Perso. Le mode Eco limite la puissance et réduit les fonctionnalités énergivores, mais c'est une punition. Sport n'apporte pas grand-chose.



DÉNICHER LA BONNE BORNE

La navigation Google permet bien sûr de localiser les bornes de recharge à proximité, et lorsqu'on entre une destination, le système s'occupe de calculer le meilleur trajet en optimisant les temps de charge. Voilà pour la théorie ! En pratique, déroutés par sa logique, nous ne l'avons que très rarement écouté, faisant plus confiance à notre cerveau qu'à l'IA !



À DISTANCE

En connectant son Scénic E-Tech avec l'application My Renault, il est possible de programmer la climatisation ou la charge à distance ou encore de suivre l'avancée de cette dernière. Vous avez aussi accès à toutes les infos d'entretien de la voiture.



UN BON COPILOTE

Si l'alerte de survitesse est intrusive (mais sa déconnexion facile), reconnaissons que la conduite autonome est convaincante. En lien avec le GPS, elle anticipe même les virages et les ronds-points, décélère et amorce l'angle du volant en conséquence.



COMME À L'ÉCOLE

La tendance se généralise : grâce à l'ordinateur de bord qui surveille et croise tous les paramètres de consommation mais aussi le style de conduite, le Scénic attribue une note d'écoconduite et une de sécurité. Et le système distille quelques conseils pour améliorer sa conduite.



APPLIS À GOGO

Écouter de la musique, lire *L'Équipe*, suivre ses rendez-vous, faire une recherche, tout est désormais possible à bord de son Scénic. En outre, grâce à la compatibilité Apple CarPlay et Android Auto, on retrouve facilement le contenu de son smartphone à l'écran.

❶ L'angle mort de trois quarts arrière est assez important : merci, les caméras! ❷ Le Scénic n'est pas le SUV compact qui consomme le moins mais sa batterie de 87 kWh lui permet d'assurer une autonomie plus que correcte.



parcours du moins, plus d'arrêts que nécessaire, quitte à ajuster au fil des kilomètres. Cela étant, les pauses suggérées sont souvent plus courtes que celles que nous avons effectuées, ce qui peut, finalement, être plus pertinent. Mais là encore, cela bouleverse les habitudes de ceux qui voyageaient plutôt au rythme de l'autonomie du bon diesel!

D'une manière générale, le Scénic fait tout ce qu'il faut pour servir la conduite.

Au-delà d'une ergonomie bien pensée, d'une position de conduite agréable, confortable et pas si haut perchée que cela, de commandes fluides ou encore d'un agencement des rangements pratique – mon partenaire de voyage a toutefois pesté contre le positionnement de l'allume-cigare, plaqué au fin fond du vide-poche, au pied de la console centrale, ou bien contre la taille réduite de la boîte à gants –, en 2025, faciliter la conduite passe par de bonnes aides à la conduite. À ce titre,

PLUS
Autonomie correcte
Sens pratique
Confort et ambiance

MOINS
Adhérence sur le mouillé
Bruit électrique
Capacité de charge

c'est simple : bravo, Renault! D'une part, parce que, pour les plus réfractaires, le Scénic va aux limites de la réglementation afin de simplifier au

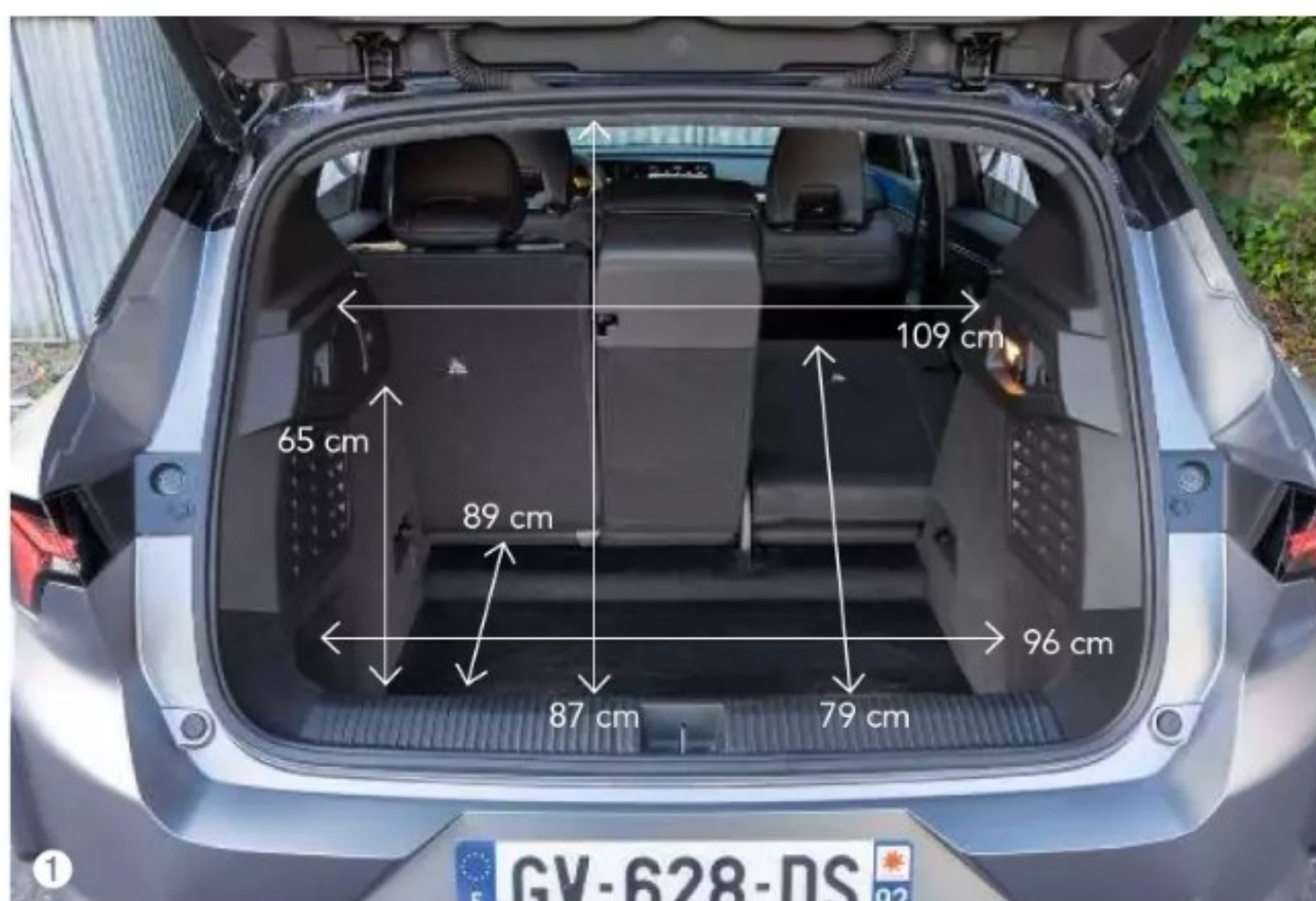
maximum la déconnexion des assistances, tels l'alerte de survitesse ou le maintien dans la voie devenus obligatoires depuis l'entrée en vigueur des normes GSR 2. D'autre part, car, pour ceux qui en sont des usagers courants, la conduite semi-autonome ou, avant cela, le régulateur de vitesse adaptatif sont vraiment bien paramétrés. Dans les bouchons par exemple, ces dispositifs gèrent absolument tous les réglages à merveille et apportent un réel confort de conduite.

La conduite semi-autonome – qui a un œil sur le GPS et le tracé de la route – nous a même bluffés en étant capable de gérer la décélération avant un rond-point! Si bien qu'il n'est pas contradictoire, par exemple, d'appuyer, sitôt le contact mis, sur le bouton qui coupe les alarmes agaçantes pour ensuite enclencher la conduite semi-autonome. Tout cela pour dire que voyager en Scénic rime avec confort et sérénité!

"CERTES, IL Y A DU MIEUX, MAIS SUR LONGUE DISTANCE, LA CONTRAINTE DES RECHARGES RESTE PESANTE ET ALLONGE LE TEMPS DE TRAJET."

Arnaud Saunier, photographe





- ❶ Plus question de banquette coulissante, le plancher n'est pas plat dossiers rabattus et le seuil de chargement est assez haut. Heureusement, le coffre reste l'un des plus grands de la catégorie.
- ❷ Le Scénic soigne l'accueil des passagers et ménage un bel espace aux jambes. Dommage qu'il soit un peu juste en largeur pour trois adultes.

D'autant que le SUV Renault n'a pas oublié ses origines de monospace familial. À l'arrière, beaucoup regrettent certes la disparition de la fameuse banquette coulissante et pestent contre la modularité devenue quasi inexistante. Mais la place offerte aux jambes est plus que généreuse et les enfants adopteront vite l'astucieux accoudoir central qui sert à poser une tablette ou un smartphone (voir p. 40). Si, dans le coffre, le plancher n'est hélas pas complètement plat et le seuil est un peu haut, le volume, lui, permet de loger les valises d'une famille sans trop de mal. Alors oui, le Scénic remplit ses obligations de SUV familial. Mais toujours plus facilement au quotidien qu'au long cours, même si entreprendre un long voyage n'est pas une punition. Il suffit d'accepter que l'avenir ne soit plus à un raccourcissement des temps de trajet, mais à un allongement. Même avec une batterie conséquente, les arrêts restent plus nombreux et plus longs qu'avec une voiture thermique. Surtout lorsqu'il faut patienter une bonne vingtaine de minutes avant qu'une borne se libère à la station de recharge, comme cela nous est arrivé en remontant vers la capitale et comme beaucoup d'utilisateurs l'ont vécu cet été. Pour l'anecdote (encore une!), j'ai vraiment apprécié le Scénic mais, j'avoue, quelques jours après notre retour, j'ai préféré partir en reportage dans le Sud avec une auto thermique. La réglementation, les tendances, la bonne volonté et les décisions politiques sont une chose; la réalité de la vraie vie en est une autre! ■

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★★

Si ce n'est le drôle de sifflement du moteur électrique sur autoroute, le Scénic est l'un des SUV électriques les plus plaisants du moment : ce n'est pas une machine à sensations, mais il est doux, confortable, et son comportement équilibré sans être pataud sauve la conduite de l'ennui.

SÉCURITÉ ★★★★★

Certes, nos tests de tenue de route n'ont pas réussi au Scénic (voir p. 50), mais le manque d'adhérence sur sol humide est surtout imputable aux pneus. Sans cela, sa tenue de route reste sereine et il est pourvu de tous les dispositifs de sécurité passive et active. Sa cellule résiste bien aux chocs, comme l'attestent les 5 étoiles à l'EuroNCAP.

PERFORMANCES

★★★★★

Ses accélérations et ses relances ne collent pas aux sièges comme certains se targuent de le faire, mais avec 220 ch et 300 Nm de couple disponibles instantanément, le Scénic réalise des performances plus que suffisantes pour un usage courant.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★★

Bien amorti et suspendu, le Scénic reste confortable, même chaussé de jantes de 20 pouces. Le silence, la douceur des commandes participent aussi au confort de conduite, tout comme le toit ouvrant contribue au bien-être à bord.

HABITABILITÉ ★★★★★

La plateforme spécifique aux modèles électriques de l'Alliance optimise l'espace à bord au niveau du coffre et des jambes des passagers. Mais malgré sa largeur extérieure, le Scénic est un peu étroit aux épaules : trois adultes doivent jouer des coudes.

QUALITÉ ★★★★★

Renault ne fait pas dans le grand luxe ni le clinquant. Certains plastiques durs n'ont pas vraiment leur place dans une auto à plus de 50 000 €, mais l'ensemble dégage une bonne impression : c'est élégant, classe et bien construit. Les inserts spécifiques de la version Esprit Alpine et la moquette bleue apportent une note colorée bienvenue.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT

★★★★★

Renault s'arrange certes pour que tous ses Scénic bénéficient du bonus écolo, ce qui adoucit un peu la facture. Sans cela, l'auto n'est pas donnée, mais ses concurrentes non plus!

COÛT À L'USAGE

★★★★★

Ce n'est pas le plus vertueux de sa classe, mais en évitant l'obésité, le Scénic consomme raisonnablement. Pour le budget, tout dépend où et à quelle vitesse vous rechargez, les tarifs variant énormément. Renault pourrait consentir à un effort sur la garantie, juste légale, mais les huit ans ou 160 000 km accordés à la batterie sont rassurants!

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★★

Ma foi, ce Scénic E-Tech n'est pas déplaisant : agréable, silencieux (forcément!), confortable. Mais il ne faut pas vouloir battre des records de temps de trajet. Même avec une batterie importante, l'autonomie est encore juste pour les grandes transhumances. Au quotidien, les contraintes s'estompent. Reste un prix costaud!



LA TECHNIQUE

La version Grande Autonomie, la plus adaptée au long cours, reprend la motorisation la plus puissante de la Mégane E-Tech, mais associée à une batterie de 87 kWh : bien ! En revanche, le chargeur embarqué est un peu juste (7,4 kW) et l'option 22 kW chère (2000 €). La capacité de charge en courant continu (DC) est correcte, sans plus !

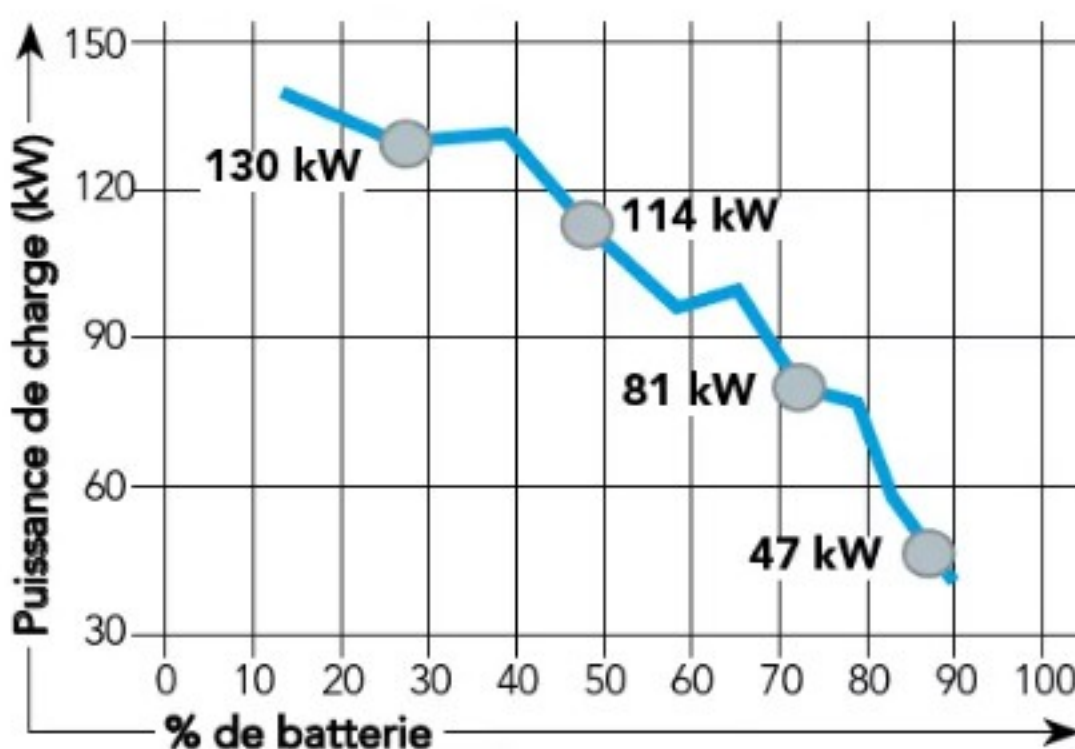
Moteur		
Puissance maxi	■	218 ch
Couple maxi	■	300 Nm
Type	élec. synchrone à rotor bobiné	
Puissance fiscale	4 CV	

Transmission		
Type	aux roues avant	
Boîte/nbre de rapports	réducteur/1	

Batterie		
Type	lithium-ion	
Capacité brute (nette)	■	87 (NC) kWh
Chargeur AC/DC	■	7,4 ⁽¹⁾ /150 kW
	(1) 22 kWh en option (2000 €).	

→ Courbe de charge

Pour un engin qui embarque une batterie d'une capacité importante, le Scénic ne recharge pas si vite que cela. Pour autant, sa courbe de charge ne s'effondre pas trop rapidement. Il encaisse plus de 100 kW sur les vingt premières minutes. Comme souvent, c'est surtout une fois arrivé à 80% de charge de la batterie que cela ralentit vraiment. Lors de longs trajets, rien ne sert d'aller au-delà.



Châssis		
Direction	à crémaillère, assistance électrique	
Diam. braquage	■	11 m
Suspensions AV	de type MacPherson, ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis	
Suspensions AR	multibras, ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis	
Freins AV/AR	disques ventilés / disques	
Pneumatiques	235/45 R 20	
Roue de secours	kit anticrevaison	

Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement	4,47/1,87/1,57/2,79 m	
Poids/tractable freiné	1918/1100 kg	

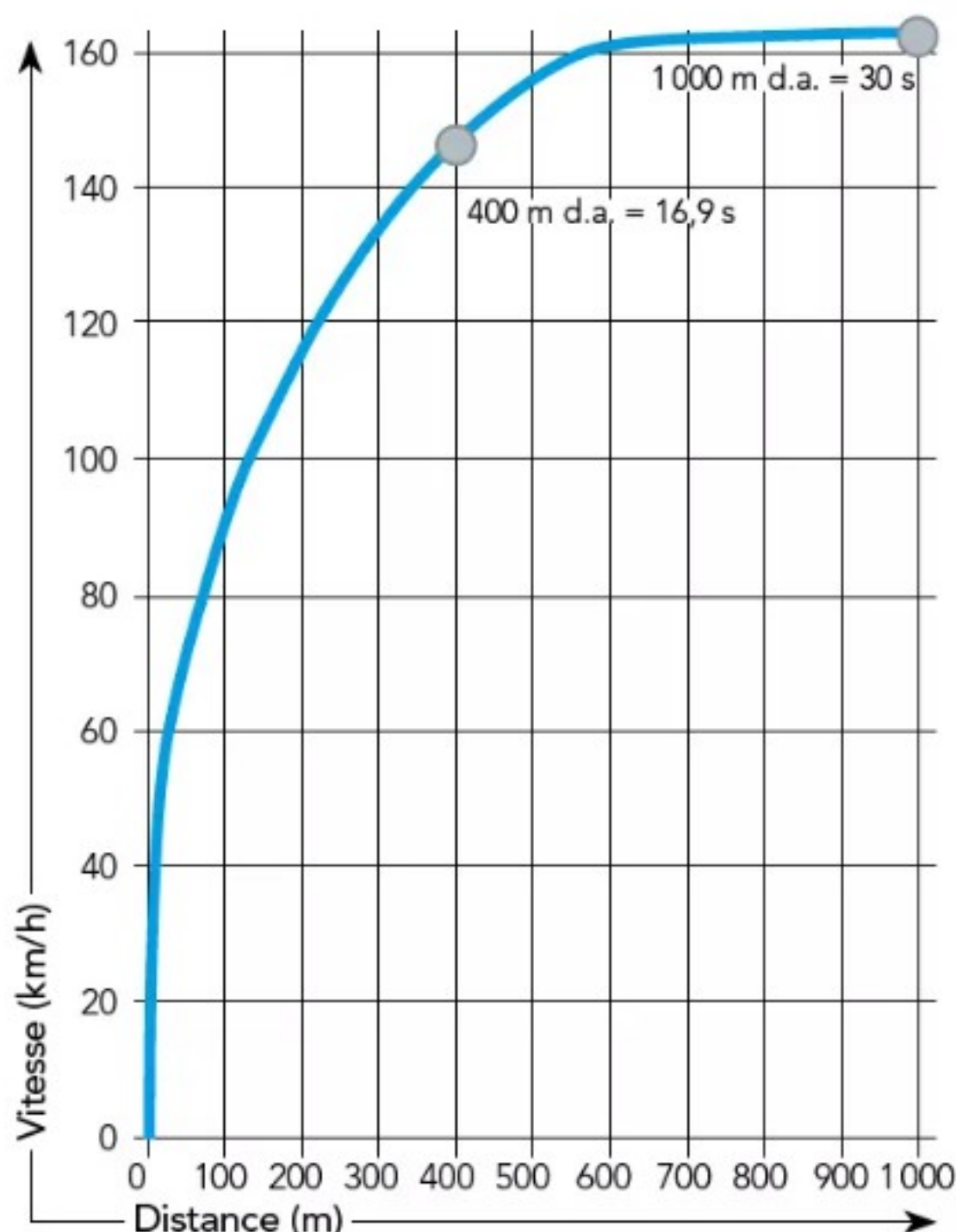
LA CONDUITE

Ce n'est pas que ce soit un poids plume, loin de là, mais le Scénic parvient à rester sous les 2 tonnes, contrairement à nombre de ses rivaux, et cela contribue (conjointement à une plateforme spécifique aux modèles électriques du groupe) à une certaine agilité et à un comportement routier plaisant. Sa direction manque toutefois un peu de retour ; la sensation au freinage est plutôt bonne, avec une récupération d'énergie réglable et bien calibrée.

Performances		
1 000 m d.a.	■	30 s
400 m d.a.	■	16,9 s
0 à 100 km/h	■	9 s
Vitesse maxi	■	172 km/h

→ Courbe d'accélération

Sans donner cette fameuse sensation de coup de pied aux fesses propre à nombre de voitures électriques, le Scénic accélère suffisamment fort et relance plus que correctement pour un usage courant. Sa vitesse maxi n'impressionne guère, mais elle est déjà bien supérieure aux limites européennes, alors difficile de trouver à redire.



Reprises		
90 à 130 km/h en Drive	■	6,1 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	■	10,8 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	■	368 m

Freinage		
Depuis 50 km/h	■	10 m
Depuis 90 km/h	■	33 m
Depuis 130 km/h	■	67 m

→ Tests sécurité L'AJ

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Oups ! Sur sol mouillé, le Scénic perd les pédales. Passe encore à 30 km/h où il réussit l'exercice et s'immobilise sur 4,7 m : un résultat déjà moyen. Ça se complique à partir de 40 km/h, où il met 10 m pour s'arrêter, et c'est la catastrophe à 50 km/h où il échoue ! La faute certainement à la monte pneumatique "verte" Michelin e-Primacy qui ne lui convient pas dans ces circonstances.

VERDICT ■



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Les pneus n'aiment pas l'eau et n'ont aucun grip. Ils font décrocher le SUV à 46 km/h : du jamais-vu ! Le train avant sous-vire à l'excès, et l'arrière décroche violemment lorsque le conducteur lève le pied des gaz.

VERDICT ■



ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 et 120 km/h. Sur le sec, le Scénic s'en sort mieux. Chose assez rare pour un SUV de sa masse, il réussit le test à 90 km/h sans que l'ESP se manifeste. À 100 km/h, son intervention est encore très légère. En revanche, au-delà, cela se complique : le train arrière réagit très vivement au point de faire voler les cônes lorsque le conducteur tente de le remettre en ligne.

VERDICT ■

FACE À LA CONCURRENCE

	Peugeot E-3008 210 ch/73 kWh GT	Volkswagen ID.4 Pro 286 ch/77 kWh Life Max
Puissance maxi (ch à tr/mn)	210	286
Couple maxi (Nm à tr/mn)	345	545
Type de moteur	synchrone à aimants permanents	synchrone à aimants permanents
L/l/h/empattement (m)	4,55/1,90/1,65/2,74	4,59/1,86/1,64/2,77
0 à 100 km/h (s)	9,6	6,7
Vitesse maxi (km/h)	171	180
90 à 130 km/h en Drive (s)	7,1	5,4
Prix/bonus (€)	46 990/2000 €* (0 g CO ₂ /km)	46 990/2000 €* (0 g CO ₂ /km)
Autonomie moy. (l/100 km)	400	460
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★☆	★★★★☆

* Bonus de 2000, 3000 ou 4000 € selon revenu fiscal.

ERIC MONTGOBERT

YANN LEFEBVRE



Meilleur ennemi du Scénic, l'E-3008 est plus spectaculaire à bord, mais faire le show ne suffit pas. Il est moins performant, moins endurant puisque doté d'une batterie de seulement 73 kWh, et moins spacieux.

Plus puissant, mais surtout disposant d'un couple plus important, le SUV VW "enrhume" les français. En prime, il consomme moins (17 kWh/100 km contre 18,4 pour le Scénic) et compense ainsi sa plus petite batterie.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

51

ILLUSTRATIONS : TOM SAM YOUNG

(9) Les livrées Esprit Alpine et Iconic étant présentées comme des options, le Scénic reste éligible au bonus de 2000 €. (10) Bonus de 2000, 3000 ou 4000 € selon revenu fiscal.



Sexy à pile

Les petites GTI sont en voie d'extinction, en tout cas en essence. Mais la relève arrive en électrique : voici deux représentantes de cette nouvelle espèce, aussi excitées que sexy, qui espèrent vous séduire tant par leurs chronos que par leurs bouilles.

Par Cyril Biotteau Photos Arnaud Saunier





La planche de bord de l'Alpine reçoit un double écran très en vogue, pas vraiment original mais fluide et fonctionnel. La sellerie cuir est de série sur cette finition GTS.



ALPINE A290

❶ Outre les services Google, l'écran central affiche les menus typiques d'une sportive. Sur l'image, sont indiquées la température des freins roue par roue et celles de la batterie et du moteur électrique. ❷ Voici les commandes de boîte, identiques à celles de l'A110. Un bouton bleu sur le volant permet en plus de régler le niveau de récupération d'énergie.



Clio R.S., 208 GTi, Fiesta ST, i20N, S1, Fabia RS, Ibiza Cupra, Corsa OPC, DS3 Racing : tous ces modèles n'existent plus et n'ont pas de descendance, chasse au CO₂ oblige. Des bombinettes à essence d'antan, il ne subsiste que les Polo GTI, GR Yaris et la Mini Cooper S. Mais cette dernière joue sur plusieurs tableaux : elle se décline également en 100 % électrique, adoptant alors le patronyme de "Cooper SE". Cet "E" est synonyme de grosses différences techniques (base roulante distincte, la thermique sort de l'usine historique d'Oxford, l'électrique est fabriquée en Chine), même si la SE affiche la même bouille, immédiatement reconnaissable comme une Mini avec tout le charisme associé. L'Alpine A290 joue elle aussi la carte du design évocateur, reprenant celui de la Renault 5 E-Tech mais avec plus de muscles : voies élargies, bas de caisse protubérants, boucliers plus agressifs, feux additionnels barrés d'un X en hommage aux longues portées des A110 de





Le grand compteur rond central indique tout de suite que vous êtes dans une Mini. La planche de bord est garnie d'un tissu rétroéclairé qui donne une belle ambiance la nuit.



MINI COOPER SE

① Sous l'écran central, cette rangée d'interrupteurs caractéristiques de Mini comporte au milieu le démarreur et à sa gauche les commandes de boîte. ② La forme de l'écran central est sympathique et évocatrice, mais elle ne convient pas à tout le monde : Android Auto ne s'y affiche pas correctement, certaines de ses commandes étant inaccessibles, d'autres se juxtaposant avec celles de la voiture.



Rallye des années 70. Outre leurs looks suggestifs, les deux rivales ont plusieurs points communs : elles mesurent moins de 4 m, dépassent les 200 ch et carburent à l'électricité. Mais elles diffèrent ensuite de bien des manières.

VIE À BORD

Commençons par une évidence : l'Alpine a cinq portes, la Mini trois. Certes, cette dernière existe en cinq portes également, mais uniquement en essence (pour une Mini cinq portes électrique, il faut se tourner vers l'Aceman ou le Countryman). En l'état, la première est ainsi nettement plus accessible. Et la française accueille en effet jusqu'à trois passagers à l'arrière, contre deux pour sa rivale. Dans tous les cas, l'espace aux jambes sur la banquette est compté, mais c'est "moins pire" dans l'Alpine. Idem concernant le coffre, portion congrue →



MOINS DE 4 M DE LONG ET PLUS DE 200 CH, MAIS ÉLECTRIQUES : ENCORE DES GTI OU... AUTRE CHOSE ? ●●●

sur la Cooper SE avec moins de 180 dm³ sur notre modèle d'essai équipé d'un système audio haut de gamme et donc d'un caisson de basse encombrant. L'A290 avec un dispositif équivalent monte à 275 dm³ : c'est plus de 50 % en plus ! À l'avant, il y a deux salles, deux ambiances : au double écran très en vogue de l'Alpine, la Mini répond avec un grand compteur rond central typique de la marque. Grâce à lui, vous savez immédiatement dans quelle voiture vous êtes. Il se montre de surcroît très bien défini et fluide, avec des graphismes plutôt jolis et variés, incluant des compteurs "à l'ancienne". Mais les menus ne sont pas tous intuitifs malgré quelques raccourcis. Dommage par exemple que le niveau de récupération d'énergie au lever de pied soit caché dans un sous-menu. La forme ronde ne convient pas non plus à tout le monde : Android Auto s'affichait mal sur la dalle avec des commandes hors écran inaccessibles. Terminons sur une note positive : la planche de bord, garnie de tissu avec rétroéclairage, s'avère agréable aussi bien à l'œil que pour l'ambiance. L'Alpine joue dans un registre plus classique avec un double écran presque standard de nos

305 KM D'AUTONOMIE, CE N'EST PAS FOUFOU POUR LA MINI, MAIS C'EST TOUJOURS MIEUX QUE LES 265 KM DE L'ALPINE ! SURTOUT AVEC UNE RECHARGE QUI DURE 30 MN ●●●

jours, mais aussi avec plusieurs détails suggestifs, à l'image du point milieu matérialisé sur le volant, typique des sportives pur jus.

De même pour les sièges baquets au bon maintien latéral ou les multiples boutons et actionneurs sur le volant.

Le bleu est rotatif et sert à régler la récupération d'énergie au lever de pied en continu : sympa mais moins ergonomique que des palettes. Le rouge qui porte les lettres "OV", comme

"overtake" ("doubler", en anglais), est une évocation du même bouton sur l'Alpine F1 de Pierre Gasly. Cependant, espérons que l'écart soit plus marqué sur sa machine car pour ce qui est de notre constat sur l'A290, nous n'avons pas ressenti de différence à l'accélération, que l'"OV" soit activé ou non, même après plusieurs essais. Passons sur les trois boutons de commande de la boîte, qui sont comme sur l'A110, et attachons-nous sur l'écran central, aussi fluide que celui de la R5 mais avec des menus spécifiques.



ALPINE A290

❶ L'espace aux jambes à l'arrière est un défaut dans la R5, il l'est aussi dans l'Alpine, sans surprise. Mais il y a trois places sur la banquette et des portes arrière, contrairement à la Mini. ❷ Le coffre de la française n'est pas mirifique mais il offre 50 % de volume en plus que celui de l'anglaise.



Vous y trouverez la température de divers éléments mécaniques ou électriques, mais également la possibilité de lancer des chronos sur piste ou encore un mode "Challenge" ("défi") rappelant Gran Turismo sur console. Et chaque fois que vous mettez les gaz, le combiné principal affiche un effet "vitesse lumière" digne du Faucon Millenium. Tant pis pour la sobriété... Mais entre l'accessibilité et l'espace nettement supérieurs et une meilleure ergonomie, l'Alpine prend facilement le point de la Vie à bord.

SUR LA ROUTE

Au volant aussi, les différences sont légion. Pas en performances, très proches bien que la Mini finisse par prendre quelques dixièmes à haute vitesse, mais sur tous les autres points de

comparaison, oui. Nos essais se sont partiellement effectués sous la pluie et commençons donc par citer l'excellence du train avant de l'A290, qui motrice remarquablement même par conditions difficiles : merci à l'autobloquant piloté électroniquement, qui ne peut éviter quelques déperditions mais nettement moins que sur la Cooper SE. Cette dernière, au contraire, perd à la fois en motricité et en pouvoir directionnel dès que c'est un peu humide, au point de calmer assez vite vos ardeurs. Un point faible dû en partie à la différence de monte pneumatique : des Goodyear Assurance ComfortTred pas vraiment sportifs sur la Mini contre de bons Michelin Pilot Sport 5 sur l'Alpine... Les réglages de trains roulants font également la différence : la Mini est →



MINI COOPER SE

❶ Il n'y a que deux places à l'arrière et leur accès est compliqué. ❷ Le volume de coffre de la Mini s'arrête à 180 dm³ : c'est peu, même si c'est dû en partie à la présence d'un système audio haut de gamme.



MINI COOPER SE PLUS

Présentation intérieure
Bouille craquante
Qualité de l'écran

MOINS

Efficacité hors billard
Confort trop raide
Freinage

Je craque devant sa bouille et son intérieur réussi, mais la Mini est trop raide pour moi.

40%
Quotient
Émotionnel

CONTRAIREMENT À LA MINI, LES RÉGLAGES DE L'ALPINE SONT ADAPTÉS AUX "VRAIES" ROUTES, PAS SEULEMENT À LA PISTE ●●●

beaucoup plus raide, bien adaptée à une chaussée lisse mais en perte d'adhérence et d'efficacité assez rapidement dès que ça se complique. À vouloir coûte que coûte garder le fameux esprit Karting de la Mini originelle, cette version, qui a pris beaucoup de poids et de centimètres, en devient caricaturale et cumule les défauts de mise au point. En passant de l'une à l'autre, la française apparaît bien plus confortable, quitte à sentir quelques petits mouvements de caisse inconnus chez la Mini.

L'A290 reprend la philosophie de l'A110 de base, remarquable d'efficacité y compris sur revêtement bosselé.

Ses réglages, autrement dit, sont adaptés aux "vraies" routes, pas seulement à la piste. Inutile de préciser qu'au quotidien, l'Alpine se montre

par conséquent beaucoup plus praticable que sa rivale. Elle se révèle de surcroît plus mobile de l'arrière au lever de pied par rapport à une Mini devenue assez sage en la matière. Cette dernière se voit également surpassée sur le freinage, aussi bien pour les distances (encore les pneus?) que pour le dosage très facile. Bref, la dieppoise gagne cette manche assez aisément, d'autant plus qu'elle jouit d'une insonorisation plus efficace faisant d'elle une bien meilleure voyageuse.

BUDGET

Pourtant, les voyages ne sont pas son fort. L'autonomie mesurée par nos soins ne dépasse pas 265 km en moyenne, certes par temps froid (4 °C). Vous pouvez espérer gagner entre 10 et 15 % en été. Mais cela reste peu dans l'absolu, et moins que la Mini évaluée elle aussi dans la

fraîcheur (2 °C). En cause, la consommation de l'Alpine qui excède les 20 kWh/100 km de moyenne alors que la Mini, bien que plus lourde, se limite à 16,3 kWh/100 km. À capacité de batterie proche, il est donc logique que l'anglaise aille plus loin. En revanche, c'est du pareil au même pour les temps de recharge : la Mini s'en tient à 30 mn pour passer de 10 à 80 %, ainsi que revendiqué, soit exactement comme l'Alpine qui annonçait de façon pessimiste 30 mn pour grimper de 15 à 80 %. Mais comme elle recharge aussi vite pour aller moins loin... Terminons par une surprise : la Mini, quoique précédée par une mauvaise réputation en matière de tarif, est ici moins chère que l'Alpine, bien que cette dernière bénéficie de 2000 € de bonus écologique contrairement à sa rivale qui arrive désormais de Chine. La Mini Cooper SE s'affiche à partir de 34 450 €

ALPINE A290

220 ch / 54 kWh GTS

MINI COOPER SE

218 ch / 54,8 kWh JCW

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.

Alpine A290

Mini Cooper SE

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■ 220 ch	■ 218 ch
Couple maxi	■ 300 Nm	■ 330 Nm
Type	1 moteur électrique synchrone à rotor bobiné	1 moteur électrique synchrone à aimants permanents
Puissance fiscale	5 CV	5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	réducteur/1	réducteur/1
Batterie/capacité brute (nette)	■ NMC/54 (52) kWh	■ NMC/54,8 (49,2) kWh
Châssis		
Diamètre de braquage	■ 10,3 m	■ 10,8 m
Pneumatiques	225/40 R 19	225/40 R 18
Dimensions/poids		
L/l/h/empattement	3,99/1,82/1,51/2,53 m	3,86/1,76/1,46/2,53 m
Poids/tractable freiné	1 505 kg/impossible	1 680 kg/impossible
Performances		
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 28,5/6,9 s	■ 28,2/6,9 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 5,4 s	■ 5 s
Vitesse maxi	■ 167 km/h	■ 168 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 9/30/61 m	■ 10/33/67 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 23 cm	■ 18 cm
Garde au toit AV/AR	■ 97/92 cm	■ 95/92 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 138/136 cm	■ 140/126 cm
Volume de coffre	■ 275 dm ³	■ 180 dm ³
Niveau sonore		
À 90/130 km/h	■ 66,1/69,1 dB	■ 67,3/71,5 dB

LE BUDGET

Prix	■ 44 700 €	■ 41 605 €
Bonus écologique (CO ₂)	■ 2 000 € ⁽¹⁾ (0 g/km)	■ 0 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽²⁾	44 600 €	43 910 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

(1) Bonus de 2 000 €, 3 000 € ou 4 000 € selon revenu fiscal. (2) Bonus et options inclus.

Équipements communs ■

Accès/dém. mains-libres, cam. recul, clim auto, GPS, induction, rétros rabatt. élec., sièges AV chauff., syst. multimédia écran tactile/GPS/Android Auto et Apple CarPlay/audio, volant chauff....

Options

Alpine : adapt. V2L (400 €), pack Driving (conduite auton. niv. 2 + surv. angles morts + rétro int. sans bords + stationnement mains-libres : 1 000 €), peinture métallisée ou nacrée (900 €)...

Mini : pack XL (siège cond. massant + sièges AV élec. + rég. vit. adapt. + maintien dans la voie avec correction au volant + caméra d'habitacle : 1 755 €), peinture métall. (550 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge

Consommation moyenne	■ 20,3 kWh/100 km	■ 16,3 kWh/100 km
Consommation ville/route/autoroute	■ 17,6/17,8/25,5 kWh/100 km	■ 15,3/14,1/19,6 kWh/100 km
Autonomie moyenne	■ 265 km	■ 305 km
Autonomie ville/route/autoroute	■ 295/290/205 km	■ 320/345/250 km
Chargeur AC/DC	■ 11/100 kW	■ 11/95 kW
Tps charge 7,4/11 kW/rapide	■ 8 h 20 ⁽³⁾ /4 h 40 ⁽³⁾ /30 mn ⁽⁴⁾	■ 10 h ⁽³⁾ /6 h ⁽³⁾ /30 mn ⁽⁴⁾

(3) 0 à 100%. (4) Données constructeurs, 10 à 80%.

Note EuroNCAP	4 étoiles	En cours
Pays de fabrication	France	Chine

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL ALPINE A290

La française l'emporte pour sa bien meilleure polyvalence au quotidien, son confort largement supérieur et son efficacité globale. L'autonomie, faible dans les deux cas mais encore plus sur l'Alpine, vient gâcher un tableau par ailleurs assombri par les tarifs.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'avis de Cyril Biotteau



J'ai adoré la R5 E-Tech : j'aime presque autant sa jumelle sportive.



en finition de base contre 41 700 € au minimum pour l'A290 220 ch. Sur nos modèles d'essai en livrées haut de gamme (GTS chez Alpine, JCW chez Mini), l'équipement est heureusement assez complet dans les deux cas et s'équilibre à peu près avec d'un côté des jantes de 19 pouces pour l'A290, une sellerie cuir et bien sûr les cinq places contre un toit vitré ou une clim bizona chez la Mini (monozone sur l'Alpine). Compte tenu de l'écart final de tarif, accordons l'égalité au rapport prix/équipement, mais vu la différence de consommation et d'autonomie, c'est bien la Mini qui remporte cette manche Budget. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : ALPINE A290

VIE À BORD : ALPINE A290

BUDGET : MINI COOPER SE

LES EXPERTS AJ

Cinq ans seulement après son lancement, la Série 1 revoit sérieusement sa copie. Elle ne cède pas aux sirènes électriques pour autant et reste même fidèle à son bon vieux diesel de 163 ch. Est-ce toujours une valeur sûre ? Réponse de nos Experts.



YANN LEFEBVRE

Il n'y a quasiment plus aucun bouton et tout passe par l'écran. La livrée M Sport affiche une ambiance sportive très sympa.



YANN LEFEBVRE

Depuis qu'elle a renoncé à la propulsion, la Série 1 a perdu sa singularité. Sur cette nouvelle génération, confort et sérénité sont peaufinés.



ARNAUD SAUNIER

Si elle conserve le châssis de sa devancière, la nouvelle Série 1 s'étire sur 4 cm de plus, mais l'habitabilité arrière n'est toujours pas sa qualité n° 1.

BMW SÉRIE 1

120d 163 ch BVA8 M Sport **45 000 €**

Malus écologique : 0 à 125 €* (112 à 121 g/km CO₂)

* Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème.



YANN LEFEBVRE

Le 2.0 diesel est d'une discrétion absolue : à l'oreille, il passerait presque pour un moteur à essence ! Surtout, il a un appétit de moineau : 5 l/100 km de moyenne et 4,7 l/100 km sur autoroute.



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.



Méline 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.



Je regrette que la Série 1 ait tant perdu en sportivité et tempérament, mais elle gagne en confort.



L'avis du pilote



Je sais que le débat est enterré, mais pour moi une BMW qui n'est pas une propulsion n'est plus tout à fait une BMW. Et donc, cette Série 1 ne s'achète plus vraiment pour sa prétendue sportivité. D'ailleurs, il n'est même plus possible de déconnecter totalement tous les garde-fous électroniques. Cela dit, sur une version diesel de 163 ch, la question ne se pose pas vraiment. Mais, dès lors, je ne vois pas l'utilité d'un volant avec une jante aussi épaisse : c'est trop gros et désagréable. En revanche, les sièges sont top : excellent maintien. Pour un usage courant, le moteur fait plutôt bien le job : il est souple, bénéficie d'un couple généreux, n'est pas bruyant, et il est bien secondé par la boîte auto. Ce qu'elle perd en tempérament, cette "BM" le gagne en compromis confort/tenue de roue. **Même par adhérence précaire, elle affiche une motricité satisfaisante et le freinage conserve son efficacité.** Il offre un bon toucher de pédale pour maîtriser son dosage. Puisque c'est dans l'air du temps, les aides à la conduite sont bien paramétrées, surtout la conduite semi-autonome : un vrai confort dans les bouchons.



Agréablement surprise par ce diesel discret. Et la position de conduite est parfaite pour voyager !



L'avis de la journaliste



Le diesel n'a semble-t-il pas dit son dernier mot. En ce qui me concerne, nous en essayons de moins en moins à la rédaction et j'ai donc été très agréablement surprise par sa douceur, sa rondeur et son silence de fonctionnement. Je préfère ça aux pseudo-sensations d'une voiture électrique qui vous secoue les tripes pour rien et vous impose de vous arrêter au bout de 250 km ! Je sais, je suis d'un autre temps... Mais ne pas être obligée de fractionner un Paris-Nantes, ça me va bien ! **Avec une consommation au ras du bitume, 5 l/100 km de moyenne et même 4,7 l/100 km sur autoroute, cette 120d est un vrai chameau !** Elle frise, voire dépasse sur longue distance, les 1 000 km d'autonomie. Ce n'est pas une fin en soi, mais cela joue sur le porte-monnaie. Certes, le litre de diesel est cher, mais l'électricité sur les bornes de recharge rapide n'est pas donnée. Sans condition tarifaire particulière, une recharge est vite facturée 30 €... pour 250 km. Sans parler de la perte de temps. Je vous laisse faire les comptes : pour les professionnels qui roulent beaucoup et longtemps, le diesel reste le meilleur allié !



Aujourd'hui, maîtriser le système multimédia prend plus de temps que s'habituer à la conduite !



L'avis du taxi



C'est toujours un plaisir de retrouver le poste de conduite d'une BMW : c'est très joli, bien fini et **tout est pensé pour faciliter la vie du conducteur.** Le grand écran tactile est superbe et surtout relativement aisé à maîtriser. BMW a beaucoup épuré la planche de bord pour rendre la lecture des informations et la prise en main plus simples, mais face à la multitude de possibilités et de fonctions, il faut du temps pour tout appréhender correctement. La position de conduite et la direction ferme contribuent grandement aux sensations, même si en ce qui me concerne j'ai perdu l'habitude d'être assis aussi bas. C'est une auto qui a du pep : même avec un diesel de 163 ch, elle donne le sourire et l'envie de prendre la route. À l'arrière, les passagers ne sont pas négligés. C'est une petite berline : il n'y a pas plus de place que cela pour les jambes, mais les assises sont bien dessinées et le confort est soigné. Toutefois, du fait de la faible amplitude d'ouverture des portes, il faut un peu se contorsionner pour y accéder et surtout pour sortir. Le coffre est très correct au regard du gabarit de la voiture.

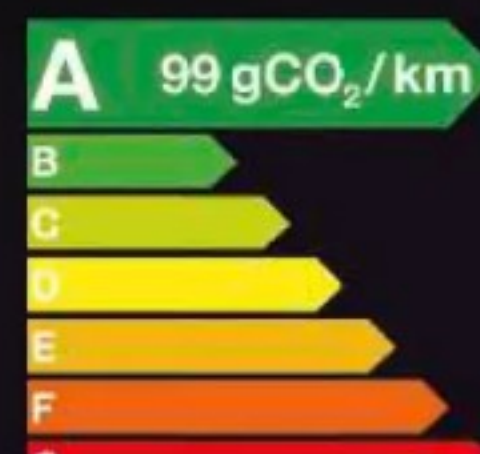
GRAND
JEU **Auto Plus**
concours

JUSQU'AU 17 FÉVRIER

**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/jeu-ap



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 dpd@reworldmedia.com

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer



FAITES VOTRE CHOIX!

C'est décidé, en 2025 vous vous offrez une nouvelle voiture ! Et ce sera un modèle hybride, premier pas vers l'électrification avant de tenter, peut-être un jour, le tout électrique. Dans une fourchette de moins de 19 000 € à 35 000 € maximum, *L'Auto-Journal* a sélectionné 12 modèles qui valent aussi bien le coup que le coût...

Dossier réalisé par **Didier Laurent**

Après une année 2024 plutôt mitigée, les constructeurs automobiles comptent sur leur actualité produit fournie pour retrouver le chemin de la croissance. Parmi les nouveaux modèles, beaucoup volent la vedette aux 100 % électriques et aux hybrides rechargeables, car ils sont moins chers. Ce sont les micro-hybrides, avec le concours d'un alerno-démarrreur 48 volts (voire moins), ou les hybrides non rechargeables, dont la machine électrique travaille en parallèle d'un moteur thermique. Comme ils sont "autorechargeables", autrement dit qu'ils n'ont pas besoin d'être branchés à une prise ou une borne, la question du temps de recharge ne se pose pas. Dans notre sélection, vous trouverez principalement des véhicules polyvalents ou un peu plus grands pour la famille, qui tirent tous parti de leur dualité énergétique en matière d'agrément d'usage et à la pompe. En attendant les progrès – sûrement rapides – du 100 % électrique, ils représentent un très bon mode de transition.

CITROËN C3 1.2 Hybrid 100 ch ë-DSC6

À partir de 20 200 €

Consommation mixte : 5,2 l/100 km

La C3 est un bon outil polyvalent mais son comportement et son caractère moteur manquent de piment.



Électrification à bon prix

Citroën ouvre une nouvelle page de son histoire avec cette quatrième génération de C3 à la carrosserie haut de forme qui adopte, pour la première fois, une motorisation hybridation légère 48 V.

Elle est aussi la première à porter le nouveau logo Citroën, symbole d'une nouvelle ère pour la marque. D'abord proposée en thermique et en électrique, la C3 joue désormais la carte de l'hybridation légère 48 V dans un format de 100 ch. Les consommations les plus basses sont attendues en zone urbaine, quand l'électrique peut prendre le dessus sur le moteur thermique à 3 cylindres. En comparaison de la version 1.2 Turbo (même moteur, 100 ch également, associé à une boîte mécanique), la C3 hybride affiche, selon Citroën, une consommation mixte WLTP inférieure de 0,4 l/100 km, pour un supplément de tarif de 2 460 € (correctif du malus inclus, finition You Pack Plus). Mais elle est livrée avec une boîte automatique indisponible par ailleurs, qui

abrite le moteur électrique de 28 ch du système hybride. À bord, pas de chichi : les matériaux sont simples, les coloris ordinaires. La planche de bord laisse cependant une bonne impression, mais beaucoup se demandent pourquoi sa casquette revient autant vers les passagers. Malgré son petit gabarit, la C3 dégage une belle impression d'habitabilité grâce à sa hauteur qui la ferait presque passer pour un mini-SUV, et propose un coffre au volume correct (310 dm³). La sellerie Advanced Comfort "nouvelle génération" compose entre un maintien et une douceur qui sont bienvenus, dans la continuité des suspensions à butée hydraulique. Sur route, le dynamisme passe au second plan derrière la douceur, en phase avec le caractère placide du moteur, plus rond en bas du compte-tours.

PLUS
Prix
Polyvalence
Relance de la marque

MOINS
Détails de finition
Dynamisme en retrait
Retard de livraison
au lancement



La planche de bord adopte un bandeau translucide qui affiche les informations de conduite. C'est plutôt réussi.

PHOTOS ARNAUD SAUNIER

EN CHIFFRES

Données constructeur

- **Moteur** : 3 cyl. en ligne essence, 1 199 cm³, micro-hybridation 48 V
- **Puissance** : 101 ch à 5 500 tr/mn
- **Couple** : 205 Nm à 1 750 tr/mn.
- **Boîte** : auto robotisée, 6 rapports
- **L/I/H/emp.** : 4,02/1,76/1,58/2,54 m
- **0 à 100 km/h** : 10,6 s
- **V. max.** : 160 km/h
- **Conso mixte** : 5,3 l/100 km
- **Rejets CO₂** : 118 g/km
- **Malus** : 50 €*

Le bilan aj

★★★★☆

La C3 de nouvelle génération étonne plus qu'elle ne déçoit, signalant avec force le nouveau positionnement de Citroën, qui vise Dacia. Après un lancement retardé à la suite de problèmes techniques, la C3 doit maintenant faire ses preuves.

*Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème.

Un Duster de luxe... ou presque !

En utilisant l'attelage hybride né sur la Renault Clio début 2020, le Duster atteint des tarifs inhabituels chez Dacia. Sa technologie plaide néanmoins en sa faveur.

Plus de 25 000 € pour un Duster, en comparaison des moins de 12 000 € pour l'entrée de gamme de la génération précédente, voilà qui peut faire tousser. Mais si cette version hybride (disponible à partir du second niveau de finition Expression) est plus de deux fois plus chère, elle est aussi dix fois plus moderne et agréable à conduire.

Le nouveau Duster est construit sur un châssis commun à plusieurs modèles du groupe Renault. Il se dote donc également d'une motorisation hybride non rechargeable (une première !) déjà présente sur moult modèles frappés du losange mais aussi sur le Jogger. Réussi en termes de design, toujours de taille compacte, le SUV Dacia au look très baroudeur trouve facilement sa place en milieu urbain. Renault indique d'ailleurs qu'il peut y progresser en tout électrique jusqu'à 80 % du temps. Avec des conditions très favorables et un pied particulièrement léger, c'est possible, mais pas garanti même si le conducteur sent bien que le mode tout électrique veut prendre

“le lead” en ville. Il est par ailleurs dommage que les suspensions soient si trépidantes à basse vitesse, car sur route, à allure normale, le voyage se révèle serein. Sur autoroute, l'agrément est entamé par les bruits d'air, qui se manifestent volontiers à compter de 110 km/h, et par la seule participation du moteur thermique pour mouvoir la voiture. La partie infodivertissement et équipements de confort n'a pas grand-chose à envier à la concurrence, ce qui est normal car le Duster n'est plus une voiture low cost.

PLUS
Consommation (ville)
Confort général
Agrément de conduite.

MOINS
Peu dynamique
Trépidations
Bruit aéro

EN CHIFFRES

Nos mesures

• **Moteur** : 4 cyl. en ligne essence, 1 598 cm³ + 2 élec. • **Puissance** : 94 ch + 49 ch et 20 ch élec. • **Couple** : 148 Nm à 3 400 tr/mn + 50 Nm élec. • **Boîte** : auto à crabots, 6 rapports • **L/I/H/emp.** : 4,35/1,92/1,66/2,66 m • **0 à 100 km/h** : 10,6 s • **V. max.** : 155 km/h • **Conso moy./ville/route/autoroute** : 6,2/5,7/6,3 l/100 km • **Rejets CO₂** : 114 g/km • **Malus** : 0 €*

Le bilan

★★★★☆

Le fait d'exister en hybride lui permet d'offrir l'impression de rouler souvent en électrique, et de produire de bonnes performances dans toutes les conditions. Pour les budgets plus contraints, la livrée GPL de 100 ch fait très bien le job.



En hybride, même l'entrée de gamme Expression a droit au grand écran tactile de 10,1 pouces.

DACIA DUSTER Hybrid 140 ch

À partir de **26 600 €**

Consommation moyenne :

6,2 l/100 km

Le Duster n'a pas été conçu pour générer des poussées d'adrénaline, mais pour être fonctionnel. On y est.



Visez le haut de gamme !

Plutôt original avec ses phares ronds qui mordent sur le capot, le SUV Fiat 600 reçoit dans sa version de pointe un attelage hybride de 136 ch qui lui va comme un gant.

Le 600 hybride existe également en 100 ch, qui propose déjà des performances correctes. Mais pour "seulement" 1 500 € de plus, vous pouvez vous offrir cette exécution 136 ch, qui vous permettra de prendre plus facilement la poudre d'escampette à la sortie de la ville. Les 36 ch supplémentaires apportent de la polyvalence routière, et le système hybride fonctionne de manière fluide grâce au moteur électrique de 28 ch qui se manifeste surtout à petite vitesse. La boîte robotisée à 6 rapports présente quant à elle une gestion plutôt fine, comme sur les nombreux modèles du groupe Stellantis qu'elle équipe. L'intérieur est bien agencé, reprenant l'architecture et les vastes rangements de la partie inférieure de la planche de bord du Jeep Avenger. L'italien lui pique aussi son châssis – lui-même emprunté à la Peugeot 208 ! –, héritant ainsi d'une bonne efficacité sur route et d'une garde au sol permettant d'envisager le



La planche de bord fait la part belle aux rangements et à la technologie. L'écran de 10,25 pouces est d'assez bon niveau.

DINO EISELE

tout-chemin. Néanmoins taillé pour la route, ce SUV s'adresse aux petites familles, avec une habitabilité de bon niveau à l'avant, mais un espace réduit à l'arrière et un coffre juste convenable. Son comportement routier est dynamique, le confort étant impacté par la présence de jantes de 18 pouces et un amortissement un peu ferme. L'engin est agile, à tel point qu'il aurait gagné à se doter d'une direction un peu plus consistante.

PLUS

Performances
Douceur de l'hybride
Rangements

MOINS

Coffre un peu petit
Qualité des plastiques
Habitabilité arrière

EN CHIFFRES

Données constructeur

- **Moteur** : 3 cyl. en ligne essence, 1 199 cm³ + 1 élec. • **Puissance** : 136 ch à 5 500 tr/mn + 28 ch élec.
- **Couple cumulé** : 205 Nm à 1 750 tr/mn
- **Boîte** : auto robotisée, 6 rapports
- **L/I/H/emp.** : 4,18/1,79/1,54/2,56 m
- **0 à 100 km/h** : 8,5 s • **V. max.** : 200 km/h
- **Conso mixte** : 4,9 l/100 km
- **Rejets CO₂** : 109 g/km • **Malus** : 0 €*

Le bilan aj

★★★★☆

Cette calibration à 136 ch donne des ailes à ce SUV plutôt agréable à mener. Son rapport qualité/prix en fait un véhicule attractif, mais il atteint 31 400 € en haut de gamme. La Prima, la bonne version pour s'assurer d'une meilleure revente.

FIAT 600 1.2 Hybride 136 ch DSC6

À partir de **26 400 €**

Consommation mixte : **4,9 l/100 km**



Ainsi motorisé, et avec son petit gabarit, le 600 ne laisse pas indifférent. Il n'est pas question de sportivité, mais d'un dynamisme assumé.

50%
Quotient
Emotionnel

DIEGO MOLA

Un comportement enjoué. La puissance et le fonctionnement de la boîte font bonne impression.



L'écran de 12 pouces est un peu trop bas mais il est au goût du jour. Le niveau de finition est correct.



FORD PUMA 1.0 Ecoboost
Hybrid 155 ch DCT7

À partir de **30 090 €**

Consommation mixte :
5,7 l/100 km

Un hybride à consonance sportive

Le Puma est une valeur sûre chez Ford. Le restylage opéré il y a quelques mois a surtout concerné son habitacle. Il reste tout à fait dans le coup.

Trois nouveaux jeux de jantes, des boucliers légèrement retouchés et le tour est joué ! Extérieurement, le Puma cru 2025 est presque le même que celui de 2020. À l'intérieur, en revanche, c'est une petite révolution qui s'est opérée avec l'intégration d'un grand écran central de 12 pouces (au lieu de 8), un nouveau combiné d'instrumentation de bord numérique et un volant revisité. La partie infodivertissement a également été mise à jour pour permettre au Puma de s'afficher comme un SUV urbain bien dans son temps et connecté.

En revanche, il n'y a pas de miracle sur l'habitabilité arrière, toujours en deçà de la moyenne de la classe. Vous vous consolerez avec un coffre au volume supérieur, aidé par la fameuse Megabox

de 80 dm³, lavable au jet et qui se vidange par un bouchon. Sur la route, les 50 Nm de couple du dispositif d'hybridation légère sont bienvenus sous 1 500 tr/mn, le Puma montrant davantage sa hargne mécanique dans la seconde moitié du compte-tours. Toutes proportions gardées, il bondit allègrement sur chaque virage grâce à son moteur de 155 ch, très bien épaulé par la transmission automatique Powershift à 7 rapports. Sa fluidité se ressent non seulement en ville mais aussi sur les petites routes, où le plaisir de conduite est au rendez-vous. Le comportement

routier sain et enjoué donne le sourire, au prix d'un confort toutefois un peu ferme, notamment avec les finitions ST Line et ST Line X, qui comprennent les suspensions sport.

PLUS
Direction directe
Comportement routier
Coffre pratique

MOINS
Suspensions raides
Places arrière
Pédale de frein

EN CHIFFRES

Données constructeur

- **Moteur** : 3 cyl. en ligne essence, 999 cm³ • **Puissance** : 155 ch à 6000 tr/mn dont 15,5 ch élec. (alternateur-démarrateur de 11,5 kW) • **Couple** : 190 Nm à 2500 tr/mn + 50 Nm élec. • **Boîte** : auto à double embrayage, 7 rapports
- **L/I/H/emp.** : 4,21/1,81/1,55/2,59 m
- **0 à 100 km/h** : 8,7 s • **V. max.** : 190 km/h
- **Conso mixte** : 5,7 l/100 km
- **Rejets CO₂** : 128 g/km • **Malus** : 260 €*

Le bilan aj

★★★★☆

Ce n'est pas l'hybride le plus efficient mais peu importe : avec ses 155 ch, le Puma donne le change sur route. Il trouve le bon compromis entre consommation et plaisir de conduite, la version ST de 170 ch poussant encore plus le curseur de la sportivité.



Il donne presque l'impression de conduire une électrique... jusqu'à 70 km/h!



HONDA HR-V e:HEV 131 ch

À partir de **34 340 €**

Consommation moyenne :

5,9 l/100 km



PHOTOS NICOLAS SOLER

La partie basse de la planche de bord a été revue lors du restylage, mais l'écran tactile central ne dépasse toujours pas 9 pouces.

Il gagne à être connu!

Présent depuis 2022 sur le sol français et légèrement restylé fin 2024, le plus compact des SUV Honda hybrides mène injustement une carrière très et trop discrète sur notre territoire.

Dans un format proche de celui d'un Dacia Duster ou d'un Peugeot 2008 – il affiche une longueur de 4,34 m –, ce modèle japonais est bien fabriqué et spacieux. Il bénéficie d'une modularité poussée : un plancher plat lorsque la banquette est rabattue, et une assise des sièges arrière qui peut se relever pour libérer de la place sans devoir manipuler les dossiers. En revanche, il tourne le dos à la modernité numérique. Les geeks s'effusqueront du côté très classique de la partie graphique des compteurs, les autres applaudiront la clarté des informations et l'ergonomie des commandes. L'écran central n'est pas très

grand (9 pouces), mais il a le mérite d'être réactif. Modestement supporté par sa boîte de vitesse e-CVT à variateur, le bloc thermique 1,5 litre sert de générateur aux deux moteurs électriques jusqu'à une vitesse de 70 km/h. Il se montre parfois bruyant en restant longtemps à un régime élevé (par exemple lors d'accélération prolongées sur voie rapide), mais n'est pas le plus mauvais élève en la matière. Au volant, c'est la douceur qui domine, y compris en matière de réglages châssis, ce qui permet au HR-V de constituer une offre cohérente. Ainsi doté, ce Honda bien pensé est l'un des meilleurs véhicules de sa catégorie si on prend en compte les

PLUS
Ergonomie
Modularité poussée
Finition

MOINS
Bruit moteur thermique
Petit coffre
Agrément de conduite

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Moteur** : 4 cyl. en ligne essence, 1498 cm³ + 2 élec. • **Puissance** : 107 ch à 6000 tr/mn (cumulée : 131 ch)
- **Couple cumulé** : 253 Nm à 4500 tr/mn
- **Boîte** : auto à variateur, 1 rapport
- **L/I/H/emp.** : 4,34/1,79/1,58/2,61 m
- **0 à 100 km/h** : 10 s • **V. max.** : 169 km/h
- **Conso moy./ville/route/autoroute** : 5,9/5,2/5,4/7,2 l/100 km
- **Rejets CO₂** : 122 g/km • **Malus** : 150 €*

aspects familiaux, la qualité de construction et l'agrément de conduite. Il ne lui manque qu'un peu de puissance pour être plus attractif, mais il est important de noter que seule l'entrée de gamme est en dessous de 35 000 €.

Le bilan aj



Avec des performances de niveau supérieur, ce modèle aurait une demi-étoile de plus. Il présente des aspects pratiques de premier plan, et c'est un candidat à considérer si vous êtes en phase d'achat.

*Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème.

À la croisée des chemins

Dans un style original et un format généreux, le Niro marie la polyvalence d'un SUV urbain avec des prestations plus familiales.

Alors que les véhicules du segment B ne cessent de grandir, le Niro se situe plutôt en bas du segment C. D'une longueur de 4,42 m, il combine la praticité d'un SUV encore assez adapté à la circulation urbaine aux qualités d'un véhicule destiné à une petite famille. Équipement complet, espace à bord et coffre de bonne contenance (451 dm³) sont ses principaux atouts concernant l'usage, l'autre source de satisfaction provenant de la conduite, notamment en zone urbaine. La boîte de vitesses à double embrayage (6 rapports) tient bien le rythme et apporte de la douceur, à

condition de ne pas adopter une conduite trop sportive. En ayant le pied léger, le conducteur se surprend à démarrer en électrique (batterie de 1,3 kWh) et peut y rester pendant quelques centaines de mètres, avant que le moteur thermique (atmosphérique) 1.6 entre en jeu. Celui-ci est à l'aise dans la majeure partie des conditions, mais se veut plus à la peine lorsque la batterie du système hybride est à plat et que les montées sont marquées. La pédale de frein demande quant à elle un peu d'accoutumance,

les phases de régénération se faisant ressentir. En ville, le conducteur peut s'amuser si le cœur lui en dit avec les palettes au volant, qui permettent de moduler la puissance du frein moteur électrique presque jusqu'à l'arrêt. L'ensemble est plutôt cohérent et les chiffres de consommation sont flatteurs. Il est tout à fait possible de rester autour des 5 l/100 km en ville, et largement en dessous de 7 l/100 km sur autoroute (6,3 l/100 km selon nos mesures) ce qui reste très raisonnable en rapport des performances.

PLUS
Équipement complet
Douceur de conduite
Garantie 7 ans

MOINS
Pédale de frein
Tout-tactile
Aides à la conduite
intrusives



Niveau de finition correct et univers 100% numérique caractérisent la planche de bord du Kia Niro de seconde génération.

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Moteur** : 4 cyl. en ligne essence, 1580 cm³ + 1 élec. • **Puissance** : 93 ch à 5700 tr/mn + 44 ch élec. • **Couple** : 134 Nm à 4000 tr/mn + 170 Nm élec.
- **Boîte** : auto à double embrayage, 6 rapports • **L/I/H/emp.** : 4,42/1,83/1,56/2,72 m • **0 à 100 km/h** : 10,8 s • **V. max.** : 174 km/h • **Conso moy./ville/route/autoroute** : 5,7/5,2/5,5/6,3 l/100 km
- **Rejets CO₂** : 100 g/km • **Malus** : 0 €*

KIA NIRO Hybrid 129 ch

À partir de **33 790 €**

Consommation moyenne :

5,7 l/100 km



SUV assez placide mais l'apport de l'électrique est indéniable à petite vitesse.



Le bilan aj



Le Niro est une bonne synthèse du véhicule hybride, avec une chaîne de traction efficace et une vocation familiale qui élargit sa polyvalence.

En matière d'agrément, la boîte à double embrayage est un vrai plus en comparaison d'une transmission à variation continue.

Cap sur le luxe

Voici la plus petite des Lexus jamais proposée par la marque. Le SUV urbain LBX joue la carte du haut de gamme et se pose en alternative aux marques de luxe allemandes ou non.

Bénéficiant d'un dessin dynamique BCBG, le Lexus LBX est en réalité une Toyota Yaris Cross revisitée. Il lui emprunte sa plateforme technique avec des voies avant et arrière élargies de 6 cm, mais aussi sa motorisation hybride, ici poussée de 130 à 136 ch. Pour justifier son tarif de niveau supérieur, il se dote d'un intérieur bien pensé et joliment réalisé, soutenu par un bandeau de cuir ou d'Alcantara en façade de planche de bord. Familial mais pas trop, le LBX sait recevoir à l'avant mais délaisse ses passagers arrière, à qui il propose un espace modestement habitable et difficile d'accès. Pour dorloter ses occupants, le petit SUV Lexus soigne son insonorisation qui, combinée à la douceur du système hybride, constitue une réussite pour les trajets du quotidien.

L'électricité prend le dessus jusqu'à 40 km/h environ, puis le moteur à 3 cylindres s'éveille en silence. Il n'y a pas de miracle au niveau de la boîte de vitesses à variateur, qui génère des envolées de régime si on appuie à fond sur l'accélérateur, mais l'expérience reste convenable. Dommage que Lexus ne propose pas de version plus fortement motorisée, mais notons aussi que les réglages spécifiques des trains roulants servent le comportement de la voiture, laquelle se dote également d'un système de contrôle d'assiette au freinage.

PLUS

Style premium réussi
Consommation
Intérieur singulier

MOINS

Aides à la conduite
pénibles
Prix élevé
Habitabilité arrière

LEXUS LBX 136 ch

À partir de **34 300 €**

Consommation moyenne :

5,7 l/100 km

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Moteur** : 3 cyl. en ligne essence, 1490 cm³ + 1 élec. • **Puissance** : 91 ch à 5500 tr/mn + 94 ch élec. (cumulée : 136 ch)
- **Couple** : 120 Nm à 3600 tr/mn + 185 Nm élec. • **Boîte** : auto à variateur, 1 rapport
- **L/I/H/emp.** : 4,19/1,83/1,56/2,58 m
- **0 à 100 km/h** : 9,8 s • **V. max.** : 161 km/h
- **Conso moy./ville/route/autoroute** : 5,7 / 5/5,3/6,9 l/100 km
- **Rejets CO₂** : 100 g/km • **Malus** : 0 €*

Le bilan aj

★★★★☆

Le Lexus LBX mérite sa place dans la catégorie des petits SUV chics. Bien présenté, doté d'une motorisation efficiente, seules l'habitabilité arrière et ses performances (suffisantes dans l'absolu) lui font perdre des points.



Lexus a fait un bel effort pour que le LBX gagne ses galons de SUV urbain chic. L'équipement est complet.



Des prestations intéressantes grâce à un châssis plaisant. La partie électrique est un atout.



MG3 Hybrid+ 195 chÀ partir de **19 990 €**

Consommation moyenne :

5,4 l/100 km

Le conducteur ne s'ennuie pas, la MG3 délivre des sensations amusantes sur tous les types de parcours.



PHOTOS FLORIAN GROUT

Une chinoise hyperactive

La MG3 est tout simplement l'hybride la moins chère de sa classe, avec en prime une technologie ingénieuse et une puissance cumulée de 195 ch. Mais chaque médaille a son revers...

Depuis qu'elle est revenue sur le marché français sous pavillon chinois, la marque MG bénéficie de la puissance du groupe SAIC, dont le premier actionnaire est... l'État chinois ! Cela a aidé à la construction très rapide d'un réseau de distribution dans l'Hexagone, et le prix attractif des produits a immédiatement boosté les ventes. Pour moins de 20 000 € – et 23 490 € en haut de gamme bien équipé –, la MG3 Hybrid+ propose un fonctionnement mécanique inhabituel. Elle utilise un moteur électrique et une "grosse" batterie de 1,83 kWh pour permettre d'évoluer en zéro émission jusqu'à près de 80 km/h. Si le moteur thermique de 1,5 litre de cylindrée s'ébroue plus tôt, c'est uniquement pour jouer un

rôle de générateur avant d'entrer dans le cycle de traction. Finalement, la consommation moyenne n'est pas drastiquement plus basse qu'à bord de la concurrence, mais cela permet d'embarquer une boîte de vitesses à trois rapports seulement (moins de coûts et de poids). Lorsque les 195 ch de puissance cumulée déboulent (de façon assez linéaire), le châssis n'est pas dépassé. Plus que l'accélération départ arrêté, ce sont les reprises qui sont davantage de nature à impressionner. Pour tirer les prix vers le bas, MG a joué sur

la finition et certains aspects pratiques (pas de volant réglable en hauteur), ce qui empêche de trouver une position de conduite agréable. Il paraît que ce point sera corrigé au cours des prochains mois.

PLUS
Performances
Consommation
Tarifs et garantie 7 ans
(ou 150 000 km)
—
MOINS
Finition
Aspects pratiques
Habitabilité et coffre



L'équipement est assez complet, même en entrée de gamme. En revanche, la finition est basique et la position de conduite désagréable.

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Moteur** : 4 cyl. en ligne essence, 1498 cm³ + 1 élec. • **Puissance** : 102 ch + 136 ch élec. (cumulée : 195 ch)
- **Couple** : 128 Nm à 4 500 tr/mn + 250 Nm élec. • **Boîte** : auto, 3 rapports • **L/I/H/emp.** : 4,12/1,80/1,51/2,57 m
- **0 à 100 km/h** : 7,4 s • **V. max.** : 172 km/h
- **Conso moy./ville/route/autoroute** : 5,4/5,3/4,7/6,1 l/100 km
- **Rejets CO₂** : 100 g/km • **Malus** : 0 €*

Le bilan aj

★★★★☆

Son atout prix est indéniable, voire imbattable au regard de sa puissance et de ses performances. Certains critères marquent le pas, mais l'ensemble reste assez homogène.

* Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème.



À bord, la modernité domine. Le niveau de finition est bon, tout comme la connectivité.

PEUGEOT 308 Hybrid

136 ch e-DCS6

À partir de **29 180 €**

Consommation moyenne :

6 l/100 km

Cette motorisation séduit plus par sa douceur et sa cohérence que par son caractère mécanique.



Une valeur sûre

Franche réussite que cette 308 qui donne envie de prendre la route ! Déclinée en berline et en break, elle colle parfaitement à la philosophie de sa motorisation hybride.

PHOTOS YANN LEFEBVRE

Il n'a pas été facile pour Peugeot de trouver une motorisation de substitution au diesel que la marque chérissait tant. Mais avec ce système *mild hybrid* ou hybridation légère dont le niveau de consommation est comparable à celui d'un bon vieux BlueHDi, la transition semble assurée. Sous le capot de la 308, cette motorisation (la même que celle du Fiat 600 et de bien d'autres au sein du groupe Stellantis) réalise du bon boulot, avec du pep et un couple disponible au bon moment, notamment grâce au moteur électrique de 28 ch. L'ensemble enroule les accélérations, et le petit 3 cylindres 1.2 progresse sans avoir besoin de monter inutilement dans les tours. Il n'y a qu'en ville où nous espérons encore mieux, non pas au niveau de la transmission, qui lisse les passages de

vitesse sans rupture de couple, mais plutôt sur la traction purement électrique, qui gagnerait à intervenir plus fréquemment. La voiture est par ailleurs bien insonorisée et plutôt confortable, même si l'habitabilité au rang 2 n'est pas le point fort du modèle. La tenue de route n'est pas incisive comme à bord des Peugeot d'une période désormais révolue, mais le compromis entre efficacité routière et douceur au volant est plutôt réussi. À l'intérieur, la modernité est de mise, tout comme la qualité de réalisation. La 308 s'est encore bonifiée avec le temps, notamment dans le domaine de l'infodivertissement. Déception en revanche au niveau des aides à la conduite, qui sont soit trop intrusives, soit peu efficaces, étant le fruit d'une recherche d'économies dans ce domaine.

PLUS
Consommation basse
Confort de suspension
Insonorisation

MOINS
Ergonomie
Système hybride décevant en ville
Habitabilité arrière

EN CHIFFRES

Nos mesures

• **Moteur** : 3 cyl. en ligne essence, 1 199 cm³ + 1 élec. • **Puissance** : 136 ch à 5500 tr/mn + 28 ch élec. • **Couple cumulé** : 230 Nm à 1750 tr/mn • **Boîte** : auto robotisée, 6 rapports • **L/I/H/emp.** : 4,37/1,86/1,45/2,68 m • **0 à 100 km/h** : 9,6 s • **V. max.** : 204 km/h • **Conso moy./ville/route/autoroute** : 6/6/5,9/6,2 l/100 km • **Rejets CO₂** : 106 g/km • **Malus** : 0 €*

Le bilan aj

★★★★☆

La 308 est une voiture qui donne envie de conduire, et sa chaîne de traction hybride, qui allie performances, faibles consommations et agrément au volant, lui convient parfaitement. Cette Peugeot reste une référence du segment.

*Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème.

Une familiale bien placée

Le Symbioz est un modèle à vocation familiale développé sur la base du Captur II. C'est de cette manière qu'il a pu combiner une bonne capacité d'emport à un prix raisonnable.

Si vous dites à un vendeur Renault que le Symbioz n'est qu'un Captur rallongé, il risque de faire la moue.

En même temps, ce n'est pas lui faire offense que de se rendre à une forme d'évidence. 17 cm plus long qu'un Captur, le Symbioz en reprend le look et l'intérieur dans un format plus familial. Il est bien calibré pour deux parents et deux jeunes enfants, avec un grand coffre dont le volume diffère selon la position de la banquette coulissante (sur 16 cm). La partie infodivertissement est aussi au niveau, avec le grand écran de 10,1 pouces livré en série dès l'entrée de gamme, et les interfaces animées par Google Assistant. Plutôt exemplaire, le système R-Link fournit des applications comme Waze ou Google Maps sans même avoir besoin de connecter votre téléphone à la voiture (ce qui peut se faire malgré tout sans fil). Sur route, le Symbioz hybride est globalement un bon élève, surtout en ville où les



La planche de bord est de bonne facture et la modernité est de mise. Le Symbioz est bien dans son époque.

commutations entre les moteurs thermique et électrique sont nombreuses. Les à-coups de la boîte de vitesses (sur les premiers rapports) sont parfois déplaisants mais pas systématiques. Le Symbioz est pour l'instant uniquement disponible avec la motorisation E-Tech de 145 ch. Plus tard dans l'année, les motorisations GPL 100 ch et micro-hybride de 130 ch intégreront le catalogue, à un prix encore mieux placé.

PLUS
Coffre
Infodivertissement
Toit Solarbay (option)

MOINS
Ressemble au Captur
Pas de palettes de régénération au volant
Un seul moteur

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Moteur** : 4 cyl. en ligne essence, 1 598 cm³ + 2 moteurs électriques
- **Puissance** : 94 ch + 49 ch et 24 ch élec. (cumulée : 145 ch) • **Couple** : 149 Nm + 205 Nm élec. (cumulé : 250 Nm)
- **Boîte** : auto à crabots, 6 rapports
- **L/I/H/emp.** : 4,42/1,80/1,58/2,64 m
- **0 à 100 km/h** : 10,8 s • **V. max.** : 160 km/h
- **Conso moy./ville/route/autoroute** : 5,9/5,1/6/6,5 l/100 km
- **Rejets CO₂** : 105 g/km • **Malus** : 0 €*

RENAULT SYMBIOZ E-Tech 145 ch

À partir de **33 400 €**

Consommation moyenne : **5,9 l/100 km**

Le bilan aj

★★★★☆

Le Symbioz porte bien son nom. C'est d'ailleurs l'homogénéité recherchée qui a mis Renault sur la piste de ce patronyme. Si vous cherchez une voiture familiale qui a tout ce qu'il faut là où il faut sans trop vous ruiner, le dernier SUV en date de Renault vous donnera satisfaction.

Le mode électrique en ville est amusant. L'association avec le moteur thermique est moins exaltante.



Reine des villes, voire au-delà

Plus grande qu'une Kia Picanto mais plus courte qu'une Renault Clio, la Swift est une alternative intelligente, qui dispose d'un système hybride léger discret mais efficace.

D'un gabarit hyper-compact mais d'une habitabilité correcte, la quatrième génération de Swift a poussé les murs pour rester dans un format citadin tout en acquérant quelques compétences familiales supplémentaires. Son autre secret, qui aide grandement au plaisir de conduite, c'est son poids. Elle est l'une des rares citadines à avoir la sagesse de rester sous la tonne, ce qui

donne une impression de facilité de conduite et une belle agilité. Sur chaussée détrempée, voire enneigée, son poids plume et ses réglages font de ce modèle un bon compagnon de route. Toutes proportions gardées de sa puissance et de ses réglages de trains roulants, la Swift trouve un bon compromis entre tenue de route et confort, même si les remontées sont parfois un peu sèches. L'alternateur 12 V de

PLUS
Agrément en ville
Maniabilité
Prix/équipement

MOINS
Direction légère
Alerte de survitesse
Compteur à aiguilles



L'essentiel est bien positionné, comme l'écran central de 9 pouces situé en hauteur. Les plastiques sont corrects pour le prix.

2,3 kW, soit environ 3 ch, apporte un petit plus au moteur 3 cylindres lors des accélérations à bas régime. Mais c'est surtout dans les phases de démarrage que le couple supplémentaire de 60 Nm se fait ressentir. Autre bon point : le système Stop & Start est efficace. Les arrêts et relances du moteur thermique sont particulièrement discrets.

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Moteur** : 3 cyl. en ligne essence, 1197 cm³, micro-hybridation 12 V
- **Puissance** : 83 ch à 5700 tr/mn
- **Couple** : 112 Nm à 4500 tr/mn + 60 Nm ponctuels via système SHVS
- **Boîte** : manuelle, 5 rapports
- **L/I/H/emp.** : 3,86/1,74/1,50/2,45 m
- **0 à 100 km/h** : 12,2 s • **V. max.** : 165 km/h • **Conso moy./ville/route/autoroute** : 4,9/4,9/4,7/5,2 l/100 km
- **Rejets CO₂** : 98-99 g/km • **Malus** : 0 €*

SUZUKI SWIFT

Hybrid 82 ch

À partir de **18 990 €**

Consommation moyenne :
4,9 l/100 km

Le bilan aj

★★★★☆

Cantonnée à son rôle, cette petite citadine est un outil parfait en ville ou à la campagne. Sa polyvalence lui permet aussi d'emprunter sans sourciller des grands axes, même si ce n'est pas son terrain de jeu favori.

La légèreté se ressent au volant, et même sans une puissance débordante, la conduite est plutôt enjouée.



Une reine des villes, mais sa conduite ne génère pas d'engouement particulier.

40%
Quotient
Émotionnel



TOYOTA YARIS 116 ch

À partir de **24 450 €**

Consommation moyenne :

5,4 l/100 km



La présentation est assez soignée, tout est à sa place, et la partie infodivertissement est au goût du jour.

L'hybride en bandoulière

Toyota a été pionnier concernant la technologie hybride, qu'il maîtrise aujourd'hui parfaitement. La Yaris est un exemple de sobriété, même si par ailleurs tout n'est pas parfait.

Apparue en 2020, la quatrième génération de la Toyota Yaris est aujourd'hui uniquement disponible en hybride. Elle est le fer de lance

de l'usine française du constructeur japonais à Onnaing (59) d'où sortent tous les exemplaires vendus sur le sol français. Elle existe aussi en version 130 ch, plus polyvalente pour s'éloigner des zones urbaines, mais la marche budgétaire est assez haute à franchir : comptez 30 450 €

minimum car cette configuration n'est proposée qu'avec deux finitions haut de gamme. La livrée 116 ch peut en outre se montrer suffisante dans la majeure partie des cas, avec une chaîne de traction hybride qui distribue

parfaitement les rôles entre le moteur thermique et la machine électrique. La position de conduite étant presque parfaite, le conducteur se délecte alors de la prise en main de cette petite

voiture, qui trouve ses limites de performances lorsque le rythme s'accélère ou en zone montagnaise. Les réglages du châssis invitent à une conduite dynamique, à laquelle les coups de gueule du train épicycloïdal de la transmission à variateur mettent vite le holà. Vous vous

consolerez avec un niveau d'équipement complet, un combiné d'instruments numérique de 12,3 pouces, un écran tactile de 10,5 pouces et même un affichage tête haute de 10 pouces, ce qui est rare sur le segment.

PLUS

Équipements de série
Châssis agile
Habitabilité

MOINS

Tarif en haut de gamme
Petit coffre
Insonorisation

EN CHIFFRES

Nos mesures

- **Moteur** : 3 cyl. en ligne essence, 1490 cm³ + 1 élec. • **Puissance** : 92 ch à 5500 tr/mn + 80 ch élec. (cumulée : 116 ch)
- **Couple** : 120 Nm à 3600 tr/mn + 141 Nm élec. • **Boîte** : auto à variateur, 1 rapport • **L/I/H/emp.** : 3,94/1,75/1,50/2,56 m • **0 à 100 km/h** : 10,6 s
- **V. max.** : 171 km/h • **Conso moy./ville/route/ autoroute** : 5,4/4,8/5,3/6 l/100 km • **Rejets CO₂** : 87 g/km
- **Malus** : 0 €*

Le bilan aj

★★★★☆

Dans sa classe, la Yaris reste sans conteste l'un des modèles les plus efficaces. L'effet "électrique" est plaisant, tout comme le caractère agile du châssis. Mais sa boîte de vitesses à variateur, bien qu'en progrès, est toujours dérangeante selon la charge sur l'accélérateur.

UNE GTI D'AUJOURD'HUI

Une compacte sportive de 1 700 kg ! Vous me voyez venir ? Reste que cette Cupra hybride rechargeable n'a pas seulement pour elle son absence de malus. C'est une très bonne voiture, tout court.

Par Arthur Matal Photos Arnaud Saunier

L'avis d'Arthur Matal



Confortable et rapide, c'est l'avenir de la compacte vitaminée... Il faut bien s'en contenter.



DES CONSOMMATIONS SAGES... MAIS PAS RECORDS

Une compacte de 272 ch qui se contente de 7 l/100 km, ce n'est pas courant... Hélas pour notre Cupra, sa cousine Golf GTE fait beaucoup mieux : 6,2 l/100 km, pour de meilleures performances. Début d'explication : la Cupra est pénalisée par sa monte de 19 pouces de série alors que la Golf se borne à des roues de 18 pouces. La batterie de 19,7 kWh net assure une autonomie électrique confortable de 93 km (102 km pour la Golf GTE) qui permet à la plupart des utilisateurs de rouler sans émission lors des déplacements quotidiens.

Attention pour les gros rouleurs, le réservoir d'essence de 40 l limite l'autonomie à 571 km en conduite raisonnable (645 km pour la Golf).

DES PERFORMANCES DE GTI

Avec 272 ch cumulés, cette Cupra dispose de tout ce qu'il lui faut pour se déplacer avec entrain. 26,7 s sur l'exercice du 1 000 m d.a. : pas mal ! Elle se décline aussi en version de 204 ch (à partir de 48 300 €) qui effectue le même exercice en 28,2 s et affiche des performances en tout électrique identiques... puisque jouissant du même moteur électrique de 116 ch. Reste que la déclinaison plus puissante offre une rondeur appréciable et une sonorité sympathique, mais très artificielle. Sachez également que si la boîte DSG se montre rapide et fluide, son mode manuel apparaît perfectible et ne sera pas d'une grande aide en conduite dynamique.





RÉTROMODERNE

Pourquoi choisir une Cupra, encore souvent assimilée à une Seat sportive ? D'abord pour ne pas rouler dans la voiture de monsieur Tout-le-Monde. Palette de coloris, peintures métallisées ou mates (2 200 € !), jantes spécifiques permettent de se concocter une auto à son image.

Cette originalité est moins présente à bord où l'atmosphère est très... Volkswagen ! Tout est à sa place. L'écran est lisible, mais les menus sont compliqués à appréhender. Rien à redire sur la présentation avec des assemblages sans reproche, tout comme le choix de matériaux recyclés (l'Econyl, issu de nylon de filets de pêche...).



MERCI À L'HYBRIDATION

Vendue à partir de 51 950 €, cette Cupra hybride bénéficie, comparée à sa sœur de gamme thermique de 300 ch (47 425 €), certes plus sportive et authentique, d'un atout de taille : son absence de malus.

En effet, la déclinaison précitée est, elle, assujettie à une surtaxe pouvant aller jusqu'à 22 380 € (180 g CO₂/km). Cet obstacle fait de notre hybride rechargeable la version "performance" la plus recommandable de la gamme.

Elle est aussi moins chère de 3 950 € par rapport à l'Audi A3 et de 1 580 € en comparaison avec la Golf GTE, à l'équipement un peu moins complet...

UN VRAI CHÂSSIS

Cupra propose des autos dynamiques, mais avec 1 700 kg, la sportivité est mise à mal. Le conducteur a plus l'impression d'être au volant d'une GT que d'une négociante en virages. Au quotidien, ce typage grand public est un atout. L'amortissement piloté, de série, repris des Volkswagen, permet quinze degrés de dureté : il mêle avec brio moelleux et maintien pour offrir un comportement serein, à défaut d'être tranchant. Les routes bosselées ne lui font pas peur. Cette Cupra, qui n'est pas tape-fesses donc, profite aussi de la qualité de ses sièges, bien rembourrés.

**CUPRA
LEON
VZ eHybrid
272 ch DSG**



EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance cumulée	■ 272 ch ⁽¹⁾
Couple maxi	■ 250 Nm à 1 500 tr/mn + 330 Nm (élec.) ⁽²⁾
Type	4 cyl., turbo ess. + élec.
Cylindrée/puissance fiscale	1 498 cm ³ /9 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	rob. dble emb./6
Batterie/cap. brute (nette)	■ NMC/25,8 (19,7) kWh

(1) 177 ch à 5 500 tr/mn + 116 ch élec. (2) Cumulé : 400 Nm.

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	235/35 R 19

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,40/1,80/1,44/2,69 m
Poids/tractable freiné	1 700 kg/NC

Performances	
1 000 m d.a./0 à 100 km/h	■ 26,7/6,6 s
90 à 130 km/h en Drive	■ 4,9 s
Vitesse maxi	■ 229 km/h ⁽³⁾
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/64 m

(3) Donnée constructeur.

Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	■ 30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 144/146 cm
Volume de coffre	■ 287 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 51 950 €
Malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (9 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽⁴⁾	59 595 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité ⁽⁵⁾

(4) Malus et options inclus. (5) Batterie : 8 ans ou 160 000 km.

Équipements de série ■

6 airbags, accès/dém. sans clé, anticollision, dim auto 3 zones, cond. semi-auton. niv. 2, dét. pluie/lum., ind., instr. num., jtes all. 19 pces, lect. pann., Matrix LED, rég. vit. adapt., sièges AV élec., susp. pilotée, syst. multim. 12,9 pouces/Android Auto et Apple CarPlay...

Options

Câble recharge de type 3 (200 €), freins hautes perf. (2 365 €), jtes 19 pces (400 à 1 600 €), pack Intelligent Drive Standard (Intelligent Park Assist + dét. angles morts... : 1 150 €), peint. métall./mate (760/2 200 €), sell. cuir (1 100 €), toit ouvrant pano (990 €)...

Consommation/Autonomie/Recharge	
Conso moyenne	■ 7 l/100 km
Conso ville/route/autor.	■ 7,3/6,6/7,2 l/100 km
Autonomie batterie vide (élec.)/réservoir	■ 571 (93) km/40 l
Chargeur AC/DC	■ 11 kW/non
Tps charge sect./7,4/11 kW	■ 16 h/4 h/2 h

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Espagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Cette version hybride rechargeable un peu plus puissante est un compromis intéressant pour ceux qui cherchent des performances sans se ruiner avec un malus qui condamne les "vraies" GTI à évoluer sur d'autres marchés que le nôtre...

■ bon/■ moyen/■ mauvais dans sa catégorie

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

Puma, Avenger ou Junior?

J'entrevois l'achat dans les prochains mois d'un petit SUV hybride.

Mon choix se porte sur le

Jeep Avenger, l'Alfa Romeo Junior ou le Ford Puma. Envisagez-vous un comparatif avec ces 3 modèles? Que me conseillez-vous, sachant que la fiabilité de Jeep n'est pas donnée parmi les meilleures et qu'on manque de recul sur le Junior? **A. L.**

Un comparatif autour des SUV hybrides est bien prévu dans les prochaines semaines. Ce qui vaut pour le Jeep Avenger vaut pour l'Alfa Romeo Junior. Les versions micro-hybrides de ces deux marques utilisent une nouvelle boîte robotisée qui intègre le moteur électrique. La sagesse voudrait que je vous conseille le Ford Puma dont la fiabilité du 3 cylindres est aujourd'hui reconnue.



Ford Puma

FORD

Berline diesel ou SUV hybride?

Je souhaiterais prochainement changer de voiture, j'hésite entre plusieurs modèles : Mercedes Classe A 200 d, Audi A3 35 TDI, Cupra Formentor TDI 150, Volvo XC40 B3 ou Renault Rafale 200 ch. Outre le fait que j'adore leur design, je voudrais avoir vos conseils sur le modèle qui vous semble le plus sympa à conduire en ce qui concerne le dynamisme, la reprise et la consommation. J'aimerais également savoir celui qui a le système multimédia le plus simple pour sélectionner par exemple la clim. **M.-A. d. V.**

Concernant l'agrément de conduite, priorité aux berlines ou crossover diesel, type Classe A, Audi A3 ou Cupra Formentor, qui offrent de bonnes performances pour une consommation moyenne d'environ 5,5 l/100 km. Mais ces voitures peuvent manquer de confort ou d'espace habitable. Avec son hybride de 200 ch, l'Austral déploie un très bon compromis (9,4 s sur le 0 à 100 km/h et 6,2 l/100 km de consommation moyenne). Mais pour bien profiter du dynamisme du SUV Renault, il vaut mieux choisir une version à quatre roues directrices. Quant au Volvo, il propose une bonne synthèse sans prendre l'avantage sur un quelconque domaine.



Renault Austral

B. ASKET / VIRAGE AGENCY

5008 made in France!

Vous indiquez dans le n° 1172 que le 5008 est fabriqué en Allemagne. Ne serait-ce pas plutôt à Sochaux ou Rennes? Étant sensible à ce point, j'estime qu'il devrait être souligné dans vos articles : nombre de clients

espèrent faire preuve de patriotisme en achetant des modèles chez les marques françaises. **R. P.**

Vous avez raison, le 5008 n'est pas fabriqué en Allemagne mais à Sochaux, sur les mêmes chaînes que le 3008. La version précédente était également assemblée à Rennes-La Janais en Ille-et-Vilaine.



ADRIEN CORTESI



En route
vers 2025

5 MOIS
OFFERTS

SUR 1 AN D'ABONNEMENT

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

Visuels non contractuels.

BULLETIN D'ABONNEMENT

M042 # D1641828

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

☐ Formule
ANNUELLE **5 mois OFFERTS**

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

(1)

☐ Formule
MENSUELLE **3€** le 1^{er} mois
seulement

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 11,15€*.
Résiliable sans frais à tout moment⁽²⁾.

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

☒ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com): bit.ly/aj-1176 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 L'Auto-Journal à:
Service abonnement Magazine L'Auto-Journal - 59898 Lille Cedex 9

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire): / /

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :

Ville :

Email :

Téléphone :

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) et gérer votre abonnement)

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

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

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/aj-1176

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



Le:

Date et signature
obligatoires

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (115,99 €) et des frais de port (17,76 €). (1) 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. (2) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Au bout d'un mois, je serai prélevé de 6,90 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabom@mag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 28/02/2025. 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, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



POST-S



CRYPTUM

En 1955, Citroën faisait la révolution avec la berline DS. Bien des versions se sont ensuivies mais jamais de coupé officiel. Et s'il était possible de corriger le passé ?

Par Robert Puyal Photos Arnaud Saunier



“Il est permis de violer l’Histoire à condition de lui faire un enfant.” La métaphore est osée et pas très MeToo, pardon-nons-la à Alexandre Dumas, qui a su enfanter *Trois Mousquetaires* et enchanter tout le XVII^e siècle mieux que nos profs d’histoire.

Gérard Godfroy, styliste de son état (chez Peugeot, chez Heuliez puis “à son compte” chez Venturi qu’il a fondé en 1984 avec Claude Poiraud), a eu l’idée, l’envie, le besoin de réaliser sa DS à lui, le coupé manquant. Le modèle que Citroën n’a pas commandé à Flaminio Bertoni, auteur de la DS de série, contrairement au si élégant coupé Traction dont il est aussi l’auteur.

Des coupés sur base DS, il y en a eu jusqu’ici deux sortes. De très sportifs, prototypes privés ou d’usine, outrageusement mutilés, l’empattement tronqué sans souci d’esthétique et le “profilage arrière” rapetassé à la hache, pour les rallyes, qu’ils remportaient souvent. Et puis des coupés luxueux, notamment ceux de Chapron, à la poupe un peu carrée, comme si le carrossier parisien souhaitait corriger la DS de sa fluidité naturelle. L’ambition de Godfroy est d’inventer le coupé qui aurait pu, qui aurait dû apparaître en même temps que la berline, hommage à Bertoni autant que réalisation personnelle.

GÉRARD, CHRISTOPHE, OLIVIER ET LES AUTRES

C’est une histoire de copains... Tout commence chez Christophe Bihr, carrossier atypique au Technoparc du Mans, qui réalise avec sa société Automotive des carrosseries pour Pescarolo, pour les voitures de course de Michel Hommell, etc. En 2012, Bihr envisage de se concocter un cabriolet DS et Godfroy pense d’abord lui dessiner un hard-top, mais l’idée vient très vite de faire un coupé. Godfroy : “*La première mission*



Comme la carrosserie, l’habitacle est redessiné en “corrigeant” l’original. Lignes plus douces, intégration de la radio, matières nobles.



La face avant retenue par Olivier pour sa voiture est celle des toutes premières DS. La voiture est désormais prête à rouler... même sans plaque!



Derrière le coupé, chez Automotive, on aperçoit un châssis renforcé, de retour de la cataphorèse.

Grand Palais

Bien joli nom, qui évoque les DS Pallas mais aussi le bâtiment prestigieux où se déroulait le Salon.



**Voyager dans
le temps à bord d'une
nouvelle voiture...**

était de se faire plaisir. J'ai d'abord dessiné sur palette graphique, notamment le dessin bleu, dont j'étais particulièrement content. J'ai dit à Christophe que si je réussissais à le transposer dans la réalité, ce serait parfait." Ce qui ne va pas sans un long peaufinage, directement en volume, sur une maquette à l'échelle 1. Toutes les contraintes sont là : quatre vitres latérales sans montant, entièrement escamotables, comme sur les américaines du temps. Le toit est intégralement redessiné, la portière allongée de 10 cm. L'aile arrière s'épure, s'étire sur plus de 1,20 m de long. Elle n'est pas démontable comme doit l'être celle de la berline pour changer la roue : en position haute, il suffit de placer de chaque côté une béquille, qui se range au fond du coffre derrière la cloison mobile permettant aussi d'embarquer deux sacs de golf. Un aménagement souhaité par Olivier, client et mécène de l'aventure, ils sont huit jusqu'ici.

LA PIERRE PHILOSOPHALE

Comment réaliser une auto de rêve à partir d'une occasion défraîchie ? Bihr prend une berline et modifie... tout. La pauvre vieille chose est démontée et nettoyée jusqu'au dernier boulon. Le fort châssis à longerons est gratté, lissé et se voit greffer des renforts latéraux et supérieurs, après quoi il disparaît dans un bain de cataphorèse, chez Heuliez. Ainsi rajeunies, les œuvres vives conservent l'essentiel, le très long empattement de la berline et les voies d'origine, large à →

l'avant et 20 cm plus étroite à l'arrière. Ensuite, l'habitacle, discrètement modernisé, reçoit une finition de classe, cuir naturel surpiqué façon sellier.

Vient le moment de rappeler à soi les souvenirs de conduite, si particuliers, de la DS. Chaque geste est spécial, dès l'action sur le démarreur, en poussant le levier de vitesses vers la gauche. Le volant monobranche, ce cercle transparent, ouvre sur un tableau de bord à la lisibilité pour le coup parfaite. La voiture sursaute un peu à l'enclenchement de la première, mais ensuite elle ne fera plus que glisser. Déjà assis un peu haut, on sent l'arrière se soulever, puis l'avant, l'hydroglisseur est prêt à prendre le large.

Mais tout cela, n'importe quelle DS vous l'offre. En revanche, la Grand Palais diffuse une atmosphère de bord unique. Le pare-brise, plus bas et plus couché, les minces et longues baies latérales, la finition faite main, princière, construisent une ambiance qui ravive comme jamais les originalités d'origine de la Citroën. Entre efficacité et nonchalance, on redécouvre un luxe automobile proprement inégalé. Sans rire : une Cadillac, une Rolls-Royce savaient être douces, mais au prix d'une imprécision qui faisait sourire l'heureux conducteur d'une DS. Arrivé un peu vite sur un rond-point, je me prends à surbraquer, la voiture tient sa ligne, accorde un roulis majestueux et s'extraît de la courbe, sans s'écarter le moins du monde de la trajectoire souhaitée. Comportement daté, mais toujours souverain...

Par son dessin, Godfroy a capturé l'esprit de la DS et celui de l'époque, suscitant en nous l'étrange nostalgie de ce qui n'a jamais existé. Aurait-il du même coup mis le doigt sur l'éternelle nouveauté ? ■



L'instrumentation typique est toujours là, mais le métal brossé a remplacé le fond plastique et la visière est tendue de cuir surpiqué.



Astuce Godfroy encore. Les feux arrière devaient absolument être d'un modèle homologué. Pour rester dans la maison, il a emprunté ceux de la Dyane, complétés d'un cabochon noir qui intègre l'éclairage de plaque.

Voiture d'auteur

Gérard Godfroy raconte : "J'ai toujours regardé la DS de Flaminio Bertoni comme une réussite formidable, et j'ai toujours regretté que Citroën, à l'époque ou bien quelques années plus tard, n'ait pas lancé une version coupé. Bien sûr il y a eu les coupés Chapron, auxquels tout le monde pense, mais ils n'étaient pas signés Bertoni. Pour apprécier la DS, il faut la comparer à ses contemporaines, par exemple la Simca Versailles ou la Peugeot 403. Alors on mesure son avance. Bertoni a vraiment eu un coup de génie ; ce mot est trop souvent utilisé, mais là, il se justifie. L'absence de calandre, les volumes galbés et lisses, le nez de requin, tout est extraordinaire et réussi. En fait, j'ai tout repris de la DS berline,

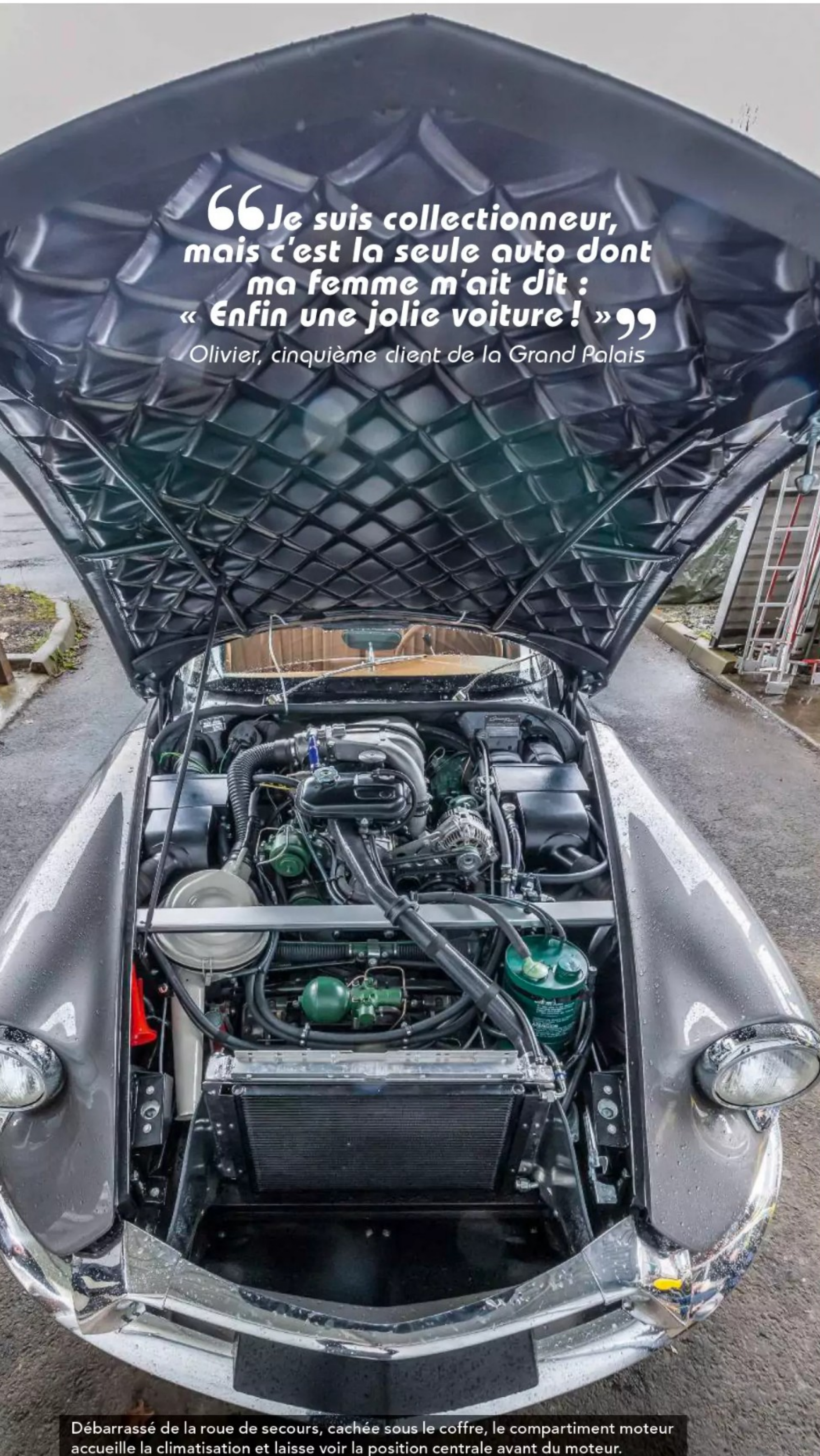
excepté les clignotants qui terminent la ligne de toit. Ils n'auraient pas été à leur place. De quoi suis-je fier sur mon propre coupé ? Je n'aime pas le mot « fier », ce n'est pas dans ma nature. Mais ce dont je suis content, c'est d'abord la silhouette, les proportions... Et puis certains détails, par exemple les crosses qui descendent du toit et se relient au coffre. Il y a là un gros travail d'affinage, à la main, en volume, jusqu'à trouver la forme exacte ; on sait que ce sera chromé, plein de reflets, il ne faut pas que ces reflets se tordent ! La forme de la vitre arrière aussi a été longue à définir. Et pour le coffre arrière, je pense avoir trouvé le galbe exact, bien de la même famille que celui du capot avant."



Olivier, le cinquième client, a enfin reçu sa voiture, après des milliers d'heures de travail. Il l'expose à Rétromobile, dans le hall 3.

**“Je suis collectionneur,
mais c'est la seule auto dont
ma femme m'a dit :
« Enfin une jolie voiture! »”**

Olivier, cinquième client de la Grand Palais



Débarassé de la roue de secours, cachée sous le coffre, le compartiment moteur accueille la climatisation et laisse voir la position centrale avant du moteur.



L'autoradio moderne, parfaitement intégré et assorti. Dans le vide-poche, la prise de charge du portable!



Le moteur DS 23, accolé à la boîte compacte et aux étriers fixes des disques de frein, reçoit une injection moderne et un allumage par bobines crayons.



Au fond du coffre, luxueusement fini, cette cloison mobile permet d'embarquer deux sacs de golf.

LE WRC EN DÉSHYBRI



Malmené l'an passé, Toyota espère bien remporter les deux titres en 2025.

NIKOS KATIKIS / DPPI

C'est avec des voitures dépourvues de système hybride que les concurrents attaquent, au Rallye Monte-Carlo (23-26 janvier), une saison de rallye qui s'annonce longue et ouverte. De retour à plein temps, Kalle Rovanperä est chargé par Toyota de (re)prendre le titre mondial à Thierry Neuville.

Par Alain Pernot

Après trois saisons d'électrification, le WRC tire le frein à main pour opérer un revirement technologique. Le système hybride apparu au Monte-Carlo 2022 est désormais supprimé, sacrifié pour cause de dérive budgétaire. Il est vrai que son coût constituait une barrière infranchissable pour les concurrents privés, et le nombre de voitures Rally1 ainsi équipées n'a donc jamais décollé. Toyota, Hyundai et l'équipe M-Sport-Ford ont alors dû modifier leurs autos en conséquence. Une mutation moins simple qu'il n'y paraît. Hyundai a d'ailleurs décidé de commencer la sai-

son avec une voiture intermédiaire en attendant une version plus aboutie qui devrait apparaître pour la quatrième manche de la saison.

La suppression de ce dispositif n'est pas la seule nouveauté technique qui touche les concurrents. Après quatre saisons comme fournisseur officiel, Pirelli laisse sa place à Hankook. Il s'agit d'un changement de premier ordre tant on sait l'importance des pneus en Rallye. Espérons que le manufacturier coréen aura mieux préparé son affaire qu'en Formule E. Toutes les équipes ont beaucoup roulé durant la courte intersaison pour comprendre ces nouveaux pneus, se familiariser

avec cette gamme inédite et évaluer le niveau de performance de chaque gomme selon les différents types de terrain. Il a fallu complètement mettre à jour une base de données cruciale, malgré un nombre de jours d'essais réglementé.

Il n'y a pas que sur le plan technique que la saison de WRC présente des nouveautés. Sur le plan sportif, Thierry Neuville arborera le n° 1 sur le capot de sa Hyundai pour la première fois de sa carrière en WRC. Le Belge remet son titre en jeu et s'attend à une vigoureuse réaction de Toyota. Il a raison.

Kalle Rovanperä est de retour à plein temps au volant de la Toyota Yaris Rally1.

Après un programme partiel en 2024 afin de recharger ses batteries et de tenter quelques nouvelles expériences, le jeune Finlandais se dit surmotivé. Une chose est sûre : il n'a rien perdu de sa pointe de vitesse. L'an dernier, sur les sept rallyes qu'il a disputés, il en a gagné quatre ! Le Finlandais sera de nouveau soutenu par le Gallois Elfyn Evans, qui a montré l'an passé que

DATION

Le costume de leader de l'équipe était un peu trop grand pour lui, Sébastien Ogier (qui repart pour un programme partiel) et Takamoto Katsuta. Souhaitant préparer l'avenir, Toyota engagera également une autre voiture sur l'ensemble de la saison pour le jeune espoir Sami Pajari, champion WRC2 sur une Yaris. Ayant décidé de disputer le championnat d'Europe des rallyes historiques au volant de sa Celica GT-Four personnelle, Jari-Matti Latvala partagera ses responsabilités de Team Principal avec un revenant : l'ancien quadruple champion du monde Juha Kankkunen.

Chez Hyundai, le Français Adrien Fourmaux épaulera tout au long de la saison Thierry Neuville et Ott Tänak.

En effet, l'équipe Hyundai a procédé à quelques ajustements : fini la rotation de différents pilotes au volant de la troisième voiture. Auteur d'une très belle saison 2023 chez M-Sport, ponctuée par cinq podiums, le Nordiste a plutôt bien commencé sa collaboration avec la marque coréenne puisqu'il a remporté en décembre le Rallye du Dévoluy face à Kalle Rovanperä !

L'équipe M-Sport, elle, toujours vaillante malgré le peu de soutien de Ford, sera de nouveau fidèle au poste avec deux autos engagées pour le Luxembourgeois Grégoire Munster et l'Irlandais Josh McErlean, qui ne devraient pas trop embêter les pilotes Hyundai et Toyota.

En WRC2, la bataille sera intéressante à suivre pour le public français puisque les frères Rossel attaquent un programme ambitieux avec Citroën. Fraîchement sacré champion de France, Léo (27 ans) rejoint son frère Yohan (qui aura 30 ans le 14 février), classé quatrième l'an dernier. Au volant de leur C3, ils devront affronter une concurrence sérieuse menée par Oliver Solberg, qui pilotera une Yaris cette année, et Nikolay Gryazin, avec une Skoda.

Le Rallye Monte-Carlo aurait dû aussi compter parmi les engagés en WRC 2 un nom bien connu : Eliott Delecour (17 ans). Mais le fils de l'ancien pilote Ford et de Priscille de Belloy n'a pas été accepté au départ dans cette catégorie, par manque d'expérience (les rallyes qu'il a disputés en Roumanie n'ont pas été retenus). Il devra donc se contenter d'une petite Opel Corsa Rally4. ■



Champion du monde 2024, Thierry Neuville remet son titre en jeu.

Un calendrier étoffé !

Cette saison, le calendrier est de quatorze manches, au lieu des treize habituelles. Les rallyes de Croatie, de Pologne, de Lettonie passent leur tour en 2025 pour laisser place au retour de l'Estonie et à trois nouvelles destinations : îles Canaries, Paraguay et Arabie saoudite en conclusion de la saison, fin novembre.

- 23-26 janvier : Monte-Carlo (asphalte/neige)
- 13-16 février : Suède (neige)
- 20-23 mars : Kenya (terre)
- 24-27 avril : îles Canaries (asphalte)
- 15-18 mai : Portugal (terre)
- 5-8 juin : Sardaigne (terre)
- 26-29 juin : Acropole (terre)
- 17-20 juillet : Estonie (terre)
- 31 juillet-3 août : Finlande (terre)
- 28-31 août : Paraguay (terre)
- 11-14 septembre : Chili (terre)
- 16-19 octobre : Europe centrale (asphalte)
- 6-9 novembre : Japon (asphalte)
- 27-30 nov. : Arabie saoudite (terre)

Le Français Adrien Fourmaux pilote désormais pour Hyundai.



L'arrivée de Hankook comme unique manufacturier de pneus est un changement de premier ordre.



C'était en juillet 1986 dans L'Auto-Journal...

EN MESURES

L/I/h :
4,33/1,65/1,40 m

Poids : 1 167 kg

Puissance :
155 ch à 5 800 tr/mn

1000 m d.a. :
28,8 s

Vitesse maxi :
210 km/h

**Consommation
à 90 km/h :**
7,1 l/100 km



La 75, c'est du brutal, surtout à travers cette variante turbo, parfaite pour goûter aux joies de la glisse à son volant!

L'ALFA ROMEO 75 TURBO À L'ESSAI

Au milieu des années 80, Alfa Romeo se retrouve – déjà – en difficulté. À l'époque, il n'est pas encore question de proposer un SUV pour séduire la clientèle, mais plutôt de revenir aux fondamentaux en offrant une bonne propulsion avec un tempérament de feu. Une mission relevée avec brio par la 75 Turbo.

Par Gilles Dupré (1986) / Thomas Riaud (2024)

■ "Depuis bon nombre d'années, et quasi à chaque nouveau modèle, combien de journalistes se raccrochent-ils à leur plume pour vous expliquer que le changement est arrivé, que le prestigieux constructeur est enfin rentré dans le droit chemin, celui qu'il n'aurait jamais dû quitter, celui du brio, celui du tempérament, celui de la performance?"

■ "Or avec la 75 Turbo, on serait tenté d'affirmer que, cette fois, c'est vrai!"

■ "Pourtant, les experts les plus émérites sont – très – pessimistes. Quant au contribuable italien, surtout lorsque Fiat vole d'une innovation à l'autre, il manifeste la même lassitude, pour ne

pas dire la même exaspération, que le français envers sa « Régie »."

■ "Par bonheur, l'Italie réserve parfois de ces miracles pour lesquels prient tous les vieux fidèles du « trèfle à quatre feuilles »."

■ "Avec la 75 Turbo, on a droit à une adaptation à la pointe de la technique. Jugez plutôt : le compresseur, refroidi par eau, souffle à une pression de 0,8 bar par le biais d'un échangeur air/air, l'alimentation est confiée à une injection Bosch LE2-Jetronic, l'allumage électronique contrôle la détonation mais aussi la suralimentation, quant aux soupapes d'échappement, elles sont en Nimonic... comme sur les Ferrari!"



Massive d'aspect, cette planche de bord souffre d'une finition encore approximative, et la lecture des instruments reste perfectible.

“ L'autobloquant, un classique ZF limitant le glissement à 25 %, est une première. ”

↑ Ses qualités

ADAPTATION TURBO RÉUSSIE

“La 75 Turbo fait quasi jeu égal avec la BMW 325i, l'étalon de la catégorie. Les chiffres de reprises traduisent bien la souplesse et la parfaite adaptation du turbo.”

MOTEUR BRILLANT ET SOUPLE

“Le tout a été adapté sur le vieux mais noble « double arbre », tout alu. Résultat, pour une cylindrée de 1,8 litre, la puissance atteint 155 ch à 5800 tr/mn, soit 87 ch par litre, et le couple culmine à 226 Nm dès le régime de 2600 tr/mn. On peut – presque – tout pardonner à une Alfa, sauf de ne pas être performante. Et performante, cette 75 l'est.”

PERFORMANCES COMPÉTITIVES

“Selon nos conditions habituelles de mesures sur l'anneau de Montlhéry, nous avons relevé 210 km/h en pointe, soit 213 km/h sur une base plane.

Le chrono a sanctionné 15”6 et 28”8 aux 400 et 1000 m d.a.. Ce que les chiffres ne traduiront jamais, c'est l'agrément de conduite engendré par le caractère très sportif de cette excellente élaboration turbo à partir, il est vrai, d'une base « atmosphérique » très attachante.”

↓ Ses défauts

FREINAGE TRÈS INSUFFISANT

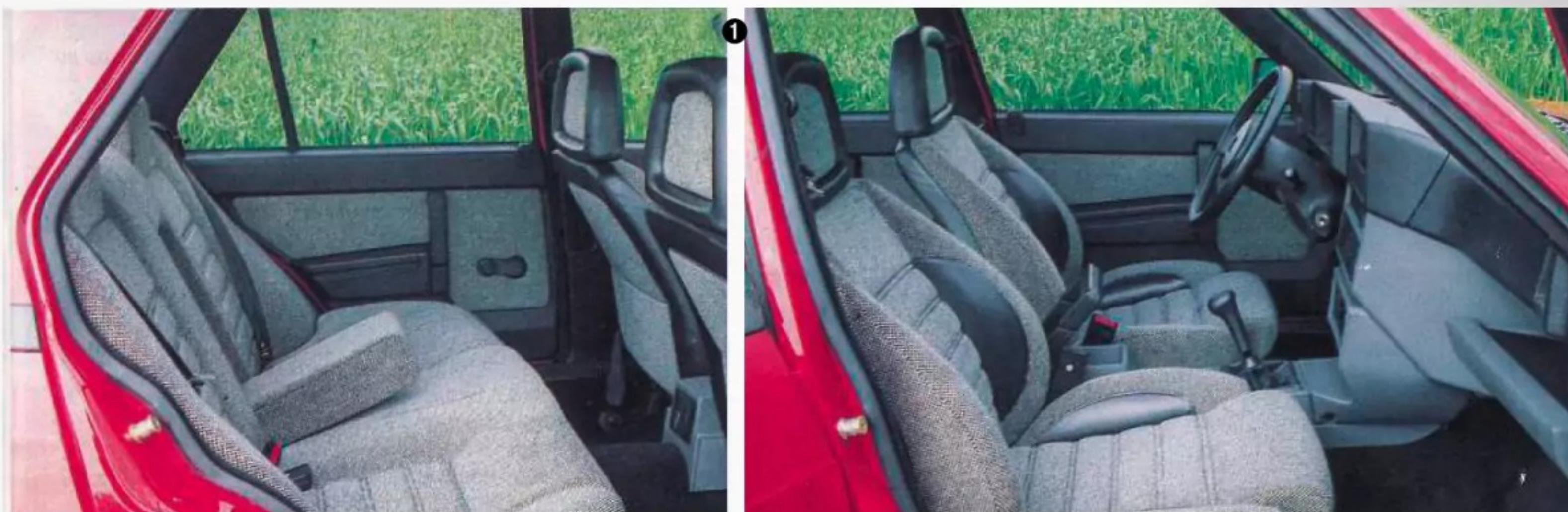
“La véritable faiblesse de la 75 Turbo est son freinage. Et là, pas même besoin de mesures scientifiques pour détecter qu'il est – très – sous-dimensionné.”

COMPORTEMENT SUR LE MOUILLÉ

“La 75 Turbo fait preuve d'une indéniable efficacité dans laquelle les sportifs puiseront du plaisir, du moins sur sol sec, car, sur le mouillé, il convient d'être plus réservé.”

AUTONOMIE INSUFFISANTE

“Aux valeurs de la « courbe » basse de notre circuit économique, sans utiliser le turbo, nous préférons les 16 l/100 km que nous n'avons pas réussi à dépasser sans la moindre concession au plaisir et à une cadence ne figurant pas dans le manuel des pouvoirs publics. Malheureusement, l'autonomie autorisée par le réservoir de seulement 49 litres n'atteindra pas les 300 km.”



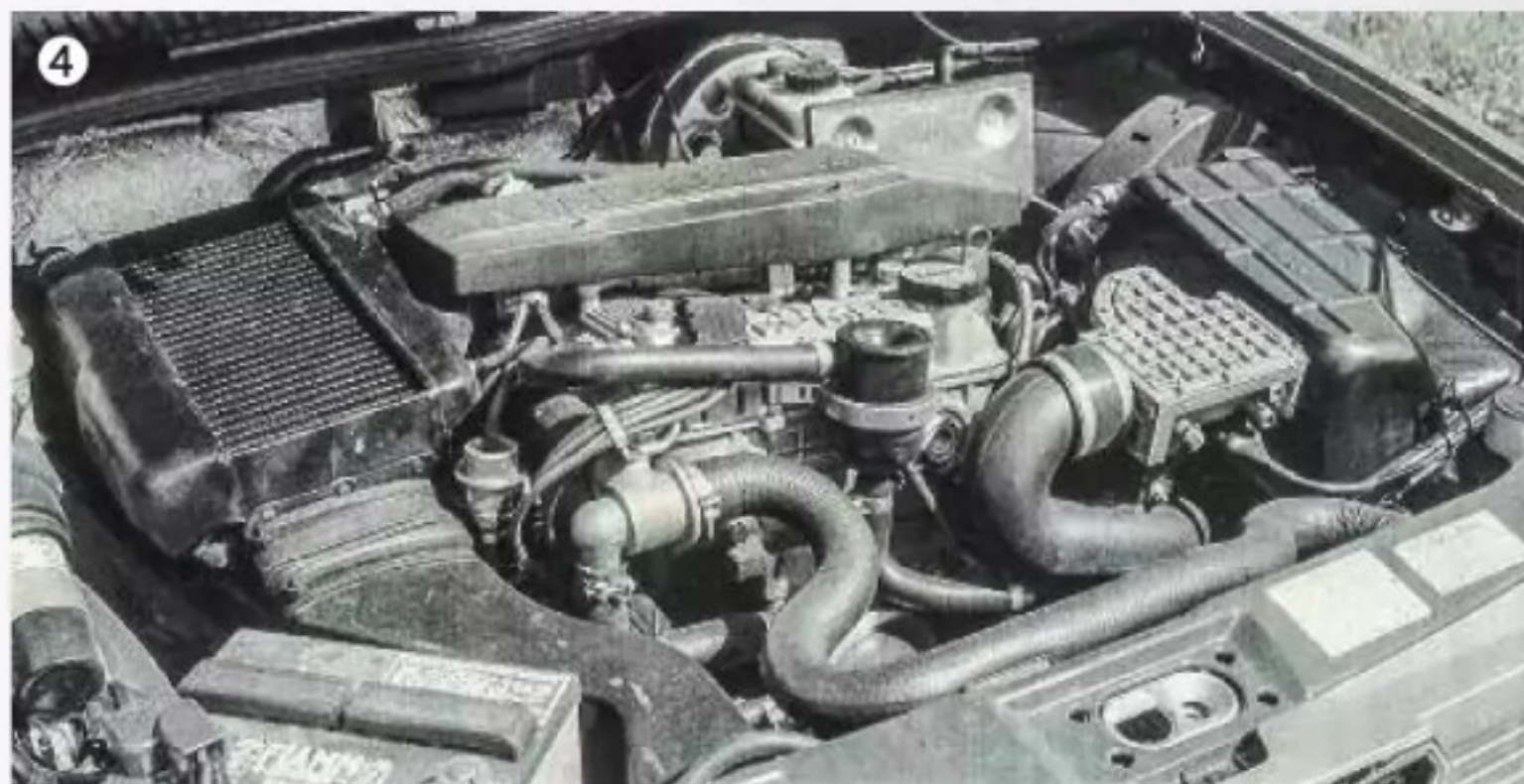
❶ L'habitabilité n'est pas la qualité première de cette berline, surtout aux places arrière. Les places avant en revanche offrent un espace convenable et des sièges bien dessinés, très enveloppants. ❷ À l'instar de l'ancêtre Giulietta, la 75 adopte une ligne plongeante qui s'achève sur une malle assez massive d'aspect. ❸ Cette proue dégage une certaine agressivité, avec ses nombreuses entrées d'air ajoutées sous la calandre, dans le bouclier. Il ne manque qu'une paire d'antibrouillards.



“ Cette 75 Turbo doit beaucoup à Eugenio Alzati, le patron technique qu'Alfa a débauché de son poste de directeur général de Ferrari. ”



❶ Cette variante pour le moins épicée se distingue des autres en recevant un simple badge "turbo" pour le moins discret. ❷ Bien que sportive dans l'âme, la 75 n'est en rien égoïste et se présente comme une classique berline 3 volumes avec 4 portes. ❸ La planche de bord accueille une boîte à gants bénéficiant d'un couvercle occultant. ❹ Cette 75 avance au rythme d'un "cœur sportif", le fameux "double arbre" tout alu de la maison. Ce 4 cylindres 1.8 turbo développe 155 ch à 5 800 tr/mn.



Extraits...

■ "Au sujet des jantes, on en profitera pour regretter qu'elles se contentent d'un diamètre de 14 pouces alors que la vieille GTV6 est depuis belle lurette équipée en 15 pouces."

■ "L'autobloquant, en assurant la parfaite transmission de la puissance au sol, procure un bien meilleur équilibre et, de ce fait, l'avant semble plus léger."

■ "Le mariage des 226 Nm de couple obtenus dès 2 600 tr/mn avec l'essieu rigide de Dion et l'autobloquant est assez explosif (survirage excessif) : à l'époque des épures de suspension à correction de géométrie, cet essieu apparaît évidemment plutôt anachronique."

■ "Si l'on devait adresser un reproche à l'amortissement, ce serait de ne pas encore endiguer totalement les mouvements de « piochage » de la caisse, dans les longs appuis."

■ "Ne passons pas sur la traditionnelle faiblesse de la commande de boîte de vitesses, trop lente. En fait, le mal est profond puisque lié à l'architecture même de la boîte-pont arrière."

■ "L'effort à appliquer à la pédale de frein est suffisamment important pour que le sportif puisse doser sans danger le blocage. On aimerait bien tout de même un système ABS."

■ "En tout cas, ce conducteur d'une Giulietta bringuebalante ne s'y est pas trompé : il se fauilera à grand risque dans la circulation pour nous rattraper et nous adresser, d'un geste énergique, un signe avec le pouce levé."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Du design, du caractère, de la sportivité, voilà des ingrédients indissociables de l'A.D.N. d'une Alfa digne de ce nom, ce qui explique pourquoi cette marque plaît tant aux passionnés d'automobile. Et ô miracle, il existe en la présence de la sublime Giulia une descendante directe de cette 75 Turbo, une berline au style latin, propulsion de surcroît, offrant des saveurs à l'ancienne ! Profitez-en, car en corrélation directe avec ce qu'impose Bruxelles, le futur s'annonce électrique... en SUV.

SKODA KODIAQ

Le grand SUV de la famille Skoda en est arrivé à sa deuxième génération en 2024 : encore plus long que le premier, disponible en 5 ou 7 places et même en 4x4, il est aussi devenu plus moderne et presque premium, quitte à grimper sacrément en tarif !

Par Cyril Biotteau Photos Arnaud Saunier

Par rapport au premier Kodiaq de 2017 et sa taille déjà respectable de 4,70 m, le deuxième est plus long de 6 cm, ce qui lui permet d'accueillir encore mieux ses passagers ou d'agrandir son coffre désormais immense : il peut atteindre 825 dm³ sur les versions 5 places TSI 150 ou TDI 150, et même 1 000 dm³ banquette avancée ! Une vraie soute. La version hybride rechargeable,

elle, doit se contenter de 690 dm³ banquette reculée : déjà un très bon score, mais elle est indisponible en 7 places, car il faut bien implanter la grosse batterie. L'habitacle a été redessiné pour une planche de bord bien plus moderne et plus qualitative : le Kodiaq n'a pas grand-chose à envier à son cousin technique le Volkswagen Tiguan en qualité de présentation ni en équipement. Il peut en effet

embarquer un affichage tête haute ou des sièges ventilés, certes en option mais signes de montée en gamme. Celle-ci se ressent dans les tarifs : l'entrée de gamme débute aujourd'hui à 45 620 € alors qu'elle commençait à 24 950 € en 2017. Même en considérant que le moteur de base de l'époque était moins puissant (1.4 TSI 125) et que le niveau d'équipement était inférieur, quel écart !

LA GAMME

Moteur/Prix		Selection ❤️	Sportline	RS	Malus écologique *
Essence	1.5 TSI 150 Hybrid DSG7 ACT ❤️	45 620 €	49 620 €	–	650 à 1 761 € (136 à 147 g/km CO ₂)
	2.0 TSI 265 DSG7 4x4	–	–	60 970 €	35 346 à 51 912 € (186 à 192 g/km CO ₂)
Hyb. rechg.	1.5 TSI PHEV 204 DSG6 ❤️	51 820 €	55 820 €	–	0 € (9 à 11 g/km CO ₂)
Diesel	2.0 TDI 150 DSG7	50 120 €	54 120 €	–	818 à 2 049 € (138 à 150 g/km CO ₂)
	2.0 TDI 193 DSG7 4x4	54 120 €	58 120 €	–	3 331 à 7 959 € (156 à 169 g/km CO ₂)

Versions 7 places : + 1 110 €, sauf hybrides rechargeables. * Malus 2024, sous réserve d'un nouveau barème courant 2025.



Le plus grand SUV de la famille Skoda existe en version 2 ou 4 roues motrices, ces dernières permettant de crapahuter plus facilement hors bitume et de tracter jusqu'à 2,3 tonnes.



La présentation intérieure n'a rien à envier à celle d'un Volkswagen Tiguan en matière de qualité. Cette sellerie cuir Cognac est accessible uniquement avec la finition Selection.

LA TRANSMISSION

DSG6 ou DSG7

Aucune version n'a de boîte manuelle. Elle est à double embrayage à 6 rapports sur l'hybride rechargeable et contient le moteur électrique. Sur les autres déclinaisons, elle est à 7 rapports. Dans tous les cas, elle est devenue assez lente pour privilégier le confort, la fiabilité et la consommation, tant pis pour l'agrément...

4x4

Les motorisations TSI 265 et TDI 193 sont obligatoirement associées aux 4 roues motrices. Il s'agit bien sûr d'une transmission intégrale non permanente, pour limiter les frottements et donc la surconsommation. Mais pour les versions diesel, comptez quand même 0,7 l/100 km en plus entre le TDI 150 traction et le TDI 193 4x4 (précisons que la différence n'est pas la même dans le tableau ci-dessous car la consommation du TDI 150 a été mesurée par nos soins alors que celle du TDI 4x4 est un chiffre donné par le constructeur).

L/l/h/empattement : 4,76/1,86/1,68/2,79 m

MOTEURS ESSENCE		1.5 TSI 150 (micro-hybride) ♥	2.0 TSI 265 *
Puissance maxi (ch à tr/mn)		150 à 6 000	265 à 6 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)		250 à 1 500	400 à 1 650
Performances			
Vitesse maxi (km/h)		206	231
0 à 100 km/h (s)		9,7	6,3
90 à 130 km/h en Drive (s)		8,8	NC
Consommation			
Consommation moyenne (l/100 km)		7,1	8,2 à 8,5

MOTEUR HYBRIDE RECHARGEABLE		1.5 TSI PHEV 204 ♥
Puissance cumulée (ch)		204
Couple cumulé (Nm)		350
Performances		
Vitesse maxi (km/h)		213
0 à 100 km/h (s)		8,9
90 à 130 km/h en Drive (s)		7,3
Consommation/ Autonomie		
Consommation moyenne batterie vide (l/100 km)		7,4
Autonomie électrique (km)		89

MOTEURS DIESEL		2.0 TDI 150	2.0 TDI 193 4MOTION *
Puissance maxi (ch à tr/mn)		150 à 4 000	193 à 4 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)		360 à 1 600	400 à 1 750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)		199	220
0 à 100 km/h (s)		10,2	7,8
90 à 130 km/h en Drive (s)		10,1	NC
Consommation			
Consommation moyenne (l/100 km)		6,1	6 à 6,4

* Données constructeur.

LES MOTEURS

ESSENCE

1.5 TSI 150 ♥

Il s'agit du même bloc avec micro-hybridation 48 V que le Volkswagen Tiguan. Le Kodjak est assez lourd et il faudra monter haut dans les tours si vous avez besoin d'accélérer fort, le couple étant juste à bas régime. Un malus au poids s'ajoute au malus CO₂.

2.0 TSI 265

Il y a bel et bien une version RS du Kodjak et contre toute attente, elle ne bénéficie d'aucune hybridation : de ce fait, elle a droit à un malus écologique de 35 346 € au minimum ! D'autant plus dommage que le Volkswagen Tiguan dispose, lui, d'un moteur hybride rechargeable (272 ch).

HYBRIDE RECHARGEABLE

1.5 TSI PHEV ♥

Il s'agit du même groupe motopropulseur que sur le Tiguan eHybrid 204. Grâce à sa batterie de 19,7 kWh net, il autorise une autonomie en 100 % électrique de 89 km. Une fois celle-ci vide, il consomme en moyenne 7,4 l/100 km. Il est recommandé de le brancher aussi souvent que possible : avec son chargeur DC de 50 kW, il peut se recharger en 30 mn. Cette motorisation exclut la configuration 7 places et est depuis le 1^{er} janvier redevable du malus au poids (au moins 1 170 €).

DIESEL

2.0 TDI 150

Ne seraient les histoires de ZFE, ce TDI 150 serait la motorisation conseillée grâce à son rapport entre agrément (beaucoup de couple à bas régime) et consommation. Elle convient aux gros rouleurs qui consommeront de toute façon moins et sont moins sensibles aux problèmes de revente à longue échéance avec leurs véhicules fortement kilométrés rapidement.

2.0 TDI 193 4Motion

Le surcoût de 4 000 € en tarif, la grosse hausse de malus engendrée et la surconsommation annoncée à au moins 0,7 l/100 km condamnent cette version aux montagnards exclusivement, éventuellement à ceux qui tractent du lourd : le poids tractable passe à 2,3 tonnes.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags dont un central avant, accès et démarrage mains-libres, Android Auto et Apple CarPlay sans fil, banquette arrière coulissante et rabattable 40/20/40, caméra de recul, chargeurs à induction ventilés (x2) pour smartphone, climatisation automatique 3 zones, combiné d'instruments numérique 10,25 pouces, conduite semi-autonome de niveau 2, écran central tactile 13 pouces, freinage automatique d'urgence avec détection piétons et cyclistes, GPS, hayon électrique, radars de stationnement AV et AR, range-parapluie dans la porte conducteur, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, rétroviseur gauche électrochromatique, siège conducteur électrique, sièges AV chauffants, surveillance des angles morts.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	SELECTION ♥	SPORTLINE	RS
Affichage tête haute	500 €	500 €	500 €
Bandeau lumineux rouge entre les feux AR	1 600 € ⁽¹⁾	série	série
Calandre avec bandeau lumineux entre les feux avant	1 600 € ⁽¹⁾	160 €	série
Caméra 360°	920 € ⁽²⁾	920 € ⁽²⁾	920 € ⁽²⁾
Feux avant matriciels	1 600 € ⁽¹⁾	série	série
Jantes alliage 17 pouces	série	—	—
Jantes alliage 19 pouces	—	série	—
Jantes alliage 20 pouces	—	—	série
Roue de secours	160 € ⁽³⁾	160 € ⁽³⁾	série
Sellerie cuir	1 930 €	—	690 € ⁽⁴⁾
Sièges AV électriques	1 130 € ⁽⁵⁾	1 130 € ⁽⁵⁾	série
Suspension pilotée	890 €	890 €	série
Système audio 8 HP	série	série	—
Système audio hi-fi avec 14 HP	1 130 € ⁽⁵⁾	1 130 € ⁽⁵⁾	série
Toit panoramique ouvrant	1 300 €	1 300 €	1 300 €
Volant et sièges arrière chauffants	300 €	300 €	300 €

(1) Options groupées. (2) Option associée au stationnement à distance via smartphone. (3) Incompatible avec hybride non rechargeable et 7 places. (4) Inclut les sièges avant ventilés. (5) Voir page de droite "Les principales options".



2



4



❶ Le combiné d'instruments est numérique et permet d'afficher la carte du GPS autour de compteurs "à l'ancienne". ❷ Le grand écran central tactile de 13 pouces est de série sur toutes les versions. Il est fluide et plutôt bien organisé avec des raccourcis personnalisables très pratiques. ❸ La banquette arrière est coulissante sur 18 cm de série : en position reculée, l'espace aux jambes à l'arrière est royal! ❹ Le coffre est un gros point fort de la voiture : même en version hybride rechargeable, il frôle les 700 dm³! ❺ Pas de miracle : même dans un Kodiaq, l'accès et le confort aux places du 3^e rang ne sont pas au top, en tout cas pas plus que dans un Peugeot 5008.

LES FINITIONS

SELECTION ♥

Cette entrée de gamme n'en est pas vraiment une : à plus de 45 000 €, heureusement que son équipement est déjà bien fourni ! Cette livrée pourrait donc plutôt constituer un cœur de gamme intéressant. Vous pouvez constater vous-même dans le tableau ci-contre avec la case "Équipements communs à toutes les versions" que la dotation est déjà riche et qu'en plus, pas mal d'options sont accessibles. Les jantes de série sont en 17 pouces : ce ne sont peut-être pas les plus jolies, mais celles qui procurent le meilleur niveau de confort, à privilégier pour ce grand SUV qui n'est sportif dans aucune configuration...

SPORTLINE

(SELECTION + 4 000 €)

Comme son nom l'indique, cette finition se veut plus "sportive", au moins esthétiquement, car aucune modification technique n'est apportée au châssis. Seules les roues de 19 pouces aux flancs moins hauts procurent un chouia de dynamisme en plus, mais en dégradant le confort. Les feux avant matriciels ne sont en revanche pas de refus, et un bandeau rouge lumineux fait son apparition entre les feux arrière : les goûts et les couleurs...

RS

Cette livrée est uniquement associée à la motorisation 2.0 TSI 265. Elle amène des roues de 20 pouces de série, une suspension pilotée, une direction modifiée et tout un tas d'éléments cosmétiques qui tentent de rendre ce Kodiaq plus dynamique visuellement. La calandre gagne à son tour une illumination, cette fois blanche et entre les feux avant. L'équipement s'enrichit en plus d'un système audio premium et de sièges électriques de série, ces derniers étant accessibles en option sur les autres finitions. Notez que cette version RS est également disponible en 7 places et qu'à partir de trois enfants, vous serez totalement exempté de malus au poids et presque entièrement du malus CO₂. Mais vous consommerez quand même beaucoup...



Le nouveau Kodiaq a grandi de 6 cm par rapport au précédent pour atteindre désormais 4,76 m, soit 3 cm de moins que l'actuel Peugeot 5008.



Le Kodiaq n'est pas un modèle de dynamisme : autant le laisser en 17 pouces (et donc en finition Selection) pour profiter du meilleur confort possible !

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK CONFORT PLUS

(1 130 € SUR PHEV, 1 380 € SUR AUTRES MOTORISATIONS, SÉRIE SUR RS)

C'est cette option qu'il faut cocher si vous voulez avoir à la fois les sièges avant électriques, avec fonction mémoire et réglages pneumatiques lombaires des deux côtés s'il vous plaît, associés à un système audio haut de gamme doté de 14 HP et à l'ouverture mains-libres du coffre : si vous avez les bras chargés, il suffit de passer le pied sous le bouclier arrière pour que le hayon s'ouvre tout seul. Sauf sur la motorisation hybride rechargeable, ce pack s'enrichit d'une roue de secours tôle à encombrement réduit, c'est-à-dire au pneu moins large que ceux de série, ce qui explique la différence de prix selon la motorisation. Vous pouvez même aller plus loin en choisissant le pack Confort Premium, qui ajoute au pack Confort Plus

les sièges avant massants et ventilés, mais il vous en coûtera alors 2 080 € sur les hybrides rechargeables et 2 330 € sur les autres. Petite incongruité, ce pack Confort Premium n'est proposé que sur la finition Selection...

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK VISIBILITÉ PLUS

(160 € SUR SPORTLINE, 1 600 € SUR SELECTION, SÉRIE SUR RS)

Cette fois, ce pack comporte à la fois les feux avant matriciels, le bandeau rouge rétroéclairé entre les feux arrière et celui illuminé entre les feux avant. Les deux premiers étant de série sur Sportline, vous avez l'explication de la différence de tarif selon la finition. Dommage en revanche qu'il ne soit pas possible d'avoir les feux avant matriciels seuls.

CONSEILLÉ PAR L'AJ



NOTRE CHOIX

Skoda Kodiaq 1.5 TSI PHEV Selection
(51 820 € hors options, malus au poids 1 170 € au minimum)

Pour les gros rouleurs, le TDI 150 est incontournable pour son rapport agrément/consommation. Pour les autres, deux cas de figure : si vous pouvez recharger chez vous, prenez l'hybride rechargeable qui vous permettra de rouler pas mal de kilomètres en électrique, vu la taille de sa batterie. Sans possibilité de recharge facile, c'est le 1.5 TSI qui s'impose. Quant à la finition, c'est simple : le niveau Selection est de loin le plus intéressant !

LES TEINTES

Teintes unies



Bleu Énergie (gratuit sur Selection et Sportline, indisponible sur RS)



Gris Perle (700 € sur Selection et Sportline, gratuit sur RS)

Teintes métallisées (700 € sur Selection et Sportline, gratuit sur RS)



Or Havane



Gris Argent



Blanc Lune



Bleu Racing



Gris Graphite



Noir Magic Nacré

Teinte métallisée premium (1 100 € sur Selection et Sportline, 400 € sur RS)



Rouge Velvet

LES JANTES



Jantes alliage 17 pouces Paget (série sur Selection)



Jantes alliage 18 pouces Mazeno (option sur Selection : 840 €)



Jantes alliage 19 pouces Tirsuli (série sur Sportline)



Jantes alliage 20 pouces Elias (série sur RS)

CITROËN C3 AIRCROSS

Alors que le nouveau C3 Aircross sera bientôt en concession, la génération précédente inonde le marché de l'occasion. Avec quelques ombres au tableau.

Par Didier Laurent

Extrapolation SUV de la troisième génération de C3, la silhouette Aircross reste dans un format urbain. Pour une longueur quelque peu majorée (4,15 m de long, 14 cm de plus que la C3 berline), ce modèle offre un plus grand espace habitable, davantage de confort pour les familles avec jeunes enfants grâce à sa hauteur, et un coffre qui grimpe de 300 à 433 dm³. Dès lors, ce véhicule haut de forme met en avant sa praticité d'usage, son prix plutôt accessible et son coût d'entretien modéré. Sur la route aussi, tout est réglé en mode confort, jusqu'à entamer le dynamisme routier, en marge d'une tonicité mécanique relative selon les motorisations.

En occasion, n'hésitez pas à donner vos préférences aux séries spéciales (Rip Curl, Sunshine, C-Series, Origins Edition Collector), qui sont un peu mieux équipées et plus originales. Bonne nouvelle pour les acheteurs de seconde main : les problèmes de fiabilité du modèle lui ont octroyé une si mauvaise réputation que sa cote est au plus bas. En portant votre choix sur un exemplaire modifié ou qui a déjà rencontré des soucis (et qui a donc été réparé), vous opterez peut-être pour un C3 Aircross à la vie mécanique assez sereine.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 9000 €*

Diesel : à partir de 10000 €*

Génération : première

Commercialisation : juin 2017

Restylage : juin 2021

Nombre d'exemplaires
en circulation : 205 000

* 100 000 km maximum.

LA GAMME C3 AIRCROSS	Puissance moteur (ch)	Conso moy. (l/100 km)	Notre avis
PureTech 82	82	6,8	Si vous ne sortez pas souvent de la ville, vous pouvez acquérir en connaissance de cause cette petite configuration sans grand muscle. Débarrassé de son turbo, le bloc essence 1.2 à 3 cylindres fait ce qu'il peut pour mouvoir cette voiture déjà un peu lourde pour lui. Si le prix est vraiment bas, pourquoi pas.
PureTech 110	110	6,7	On ne peut pas occulter les problèmes de fiabilité qui touchent tous les PureTech de la gamme, mais en matière d'usage, c'est objectivement la meilleure version. Avec le turbo, le moteur change de couleur, et les 110 ch sont bien suffisants pour obtenir une polyvalence d'usage de bon niveau. Choisir un exemplaire modifié ou surveillé, le plus récent possible, pour être à l'abri des déconvenues. Consommation raisonnable, performances correctes, mais des vibrations mécaniques mal filtrées. Existe en boîte auto en début de carrière, sans grand agrément.
PureTech 130 EAT6	130	7,1	Il ne s'impose pas, mais si le prix est bon, sachez que c'est le même moteur que la version 110 ch avec une autre calibration électronique. En boîte automatique EAT6, cette version est moins joyeuse. Cette transmission devient la seule disponible à partir du restylage. Elle accélère moins fort que la livrée 110 ch, et les passages de rapports manquent de réactivité.
BlueHDi 100	100	5,6	Un diesel d'entrée de gamme qui fait le job, notamment grâce à une boîte bien étagée sur les premiers rapports, qui lui permet de disposer d'un dynamisme suffisant dans la majeure partie des cas.
BlueHDi 110	110	5,1	Cette version remplace la livrée 100 ch lors du restylage, mais reste uniquement disponible en boîte manuelle. Elle offre plus d'allant, un peu de modernité, des performances supérieures pour une consommation plus basse. Sans aucun doute le meilleur choix en diesel.
BlueHDi 120	120	5,9 (EAT6)	En début de carrière, ce moteur n'est disponible qu'en boîte manuelle, puis propose également la transmission EAT6 dès 2018. Au restylage, c'est seulement cette dernière qui perdure. Puissance au rendez-vous et performances agréables, grâce au couple généreux du diesel.

Essence

Diesel



NOTRE CHOIX
C3 Aircross 1.2 PureTech
110 Max 2023
1^{er} prix prospecté :
19 000 €/10 000 km



TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance maxi	110 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1750 tr/mn
Type	3 cylindres essence, turbo
Puissance fiscale	6 CV
Cylindrée	1 199 cm ³
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	10,8 m
Pneumatiques	215/50 R 17

Dimensions/Poids

L/I/h/empattement	4,16/1,76/1,60/2,60 m
Poids/tractable freiné	1 282/840 kg

LA CONDUITE

Performances/Freinages

1000 m d.a.	33,2 s
0 à 100 km/h	11,4 s
90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	11,4/13,5/20 s
Vitesse maxi	178 km/h
Freinage à 90/130 km/h	34/69 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	143/140 cm
Volume coffre	433 dm ³

LE BUDGET

Assurance ⁽¹⁾ : 660 €	Carte grise ⁽²⁾ : 199,80 €
----------------------------------	---------------------------------------

Consommation

Moyenne	6,7 l/100 km
Ville/route/autoroute	6,7/6,6/6,9 l/100 km
Autonomie/réservoir	671 km/45 l

Coût de l'entretien

Amortisseur AV ⁽³⁾	347 €	Distribution	278 €
Amortisseur AR ⁽³⁾	192 €	Embrayage	416 €
Disques AV ⁽³⁾	325 €	FAP	1393 €
Disques AR ⁽³⁾	497 €	Pneus ⁽³⁾	270 €
Plaquettes AV ⁽⁴⁾	114 €	Feu AV	687 €
Plaquettes AR ⁽⁴⁾	63 €	Feu AR	368 €
Filtre à air	35 €	Bouclier AV	591 €
Filtre à huile	17 €	Bouclier AR	636 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

LE BILAN FIABILITÉ

Si vous êtes vraiment décidé à prendre le risque, que le prix et le style sont plus forts que tout, pourquoi pas. Mais en essence comme en diesel, même si le taux d'avaries est orienté à la baisse, il est toujours au-dessus de la moyenne. Choisissez un exemplaire récent et très suivi.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES OU PÉNALISANTES

MOTEURS PURETECH

Les soucis ont été tellement nombreux que cette situation a même plombé les ventes en neuf. Le problème concerne la courroie de distribution. Elle trempe dans un bain d'huile qui est susceptible d'être pollué par quelques gouttes de carburant, et peut s'effiloche. Les débris peuvent alors colmater la pompe à vide d'assistance au freinage, ce qui rend la pédale de frein plus dure et allonge les distances de freinage. En cas de rupture de la courroie, c'est potentiellement une casse du moteur. Les évolutions apportées sur chaîne en juin 2022 rendent les millésimes récents un peu moins fragiles.

MOTEURS DIESEL

Une fuite sur la pompe d'AdBlue révèle un souci plus large : celui de la conception du réservoir qui contient ledit produit et de ses pièces périphériques. Les défauts les plus couramment relevés sont soit l'allumage d'un voyant d'alerte (avec un message stipulant que le démarrage sera impossible dans XX km), soit une alerte réclamant un appoint d'AdBlue alors que le niveau est bon. Ce problème touche de nombreux modèles diesel du groupe Stellantis fabriqués jusqu'à la fin de l'année 2022. Le constructeur prend en charge une partie des réparations : 100 % des pièces pour les voitures ayant moins de 5 ans et de 150 000 km.

AUTRES DÉFAILLANCES

BOÎTE DE VITESSES

Avec le temps, des difficultés de passage peuvent apparaître concernant la marche arrière. Les concessionnaires disposent de notes techniques pour résoudre le problème. La prise en charge sous garantie peut dépendre du suivi de l'entretien et de l'âge comme du kilométrage. La boîte automatique EAT6 connaît, elle, quelques lenteurs et des à-coups de fonctionnement, qui s'estompent généralement avec des reprogrammations électroniques.

ÉLECTRONIQUE

Le C3 Aircross n'emploie pas les versions les plus évoluées des programmes informatiques disponibles sur le marché ni la meilleure qualité de connecteurs. Cela peut générer, de manière intempestive, l'allumage de plusieurs voyants au tableau de bord (anomalie moteur, ABS, ESP). Une mise à jour des boîtiers peut aider à résoudre le problème.

LES RAPPELS

MAJEURS

MOTEUR 1.2 PURETECH (DÉCEMBRE 2020 ET DÉCEMBRE 2022)

Après une modification de la courroie de distribution lors du lancement de la deuxième génération (en 2017) de ce moteur né en 2013, les problèmes de distribution ont continué. Les voitures ont été vérifiées ou modifiées (220 000 exemplaires) lors d'un premier rappel fin 2020. Puis fin 2022, sur

250 896 unités, dont 89 353 Citroën fabriquées entre avril 2017 et octobre 2018, il a fallu mettre à jour le système de diagnostic de l'assistance de freinage, et s'assurer que la courroie de distribution ne s'effiloche pas. La périodicité de remplacement de la courroie de distribution est désormais de six ans ou 100 000 km, contre dix ans ou 180 000 km auparavant.

MINEURS

COLONNE DE DIRECTION (JANVIER 2020)

Sur les exemplaires produits entre juin et juillet 2019, la colonne de direction peut être victime d'un défaut de fabrication. Dans des cas extrêmes, elle pourrait conduire à une perte de contrôle. En après-vente, les voitures doivent voir leur colonne de direction remplacée.

TRAIN ARRIÈRE (JUIN 2019)

Sur une plage de production limitée (entre le 14 et le 20 mars 2019), le train arrière peut présenter une fragilité. L'acier employé est susceptible dans certains cas de se fissurer et de finir par se rompre. Le train arrière doit être remplacé.

LE PRIX DU NEUF aj

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	750	50 600	
PHEV 280 ch Q4 Sprint	10	750	53 300	
1.6 Diesel 130 ch Sprint	7	940	41 700	
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €				
GIULIA				
2.0 Turbo 280 ch Sprint Q4	17	14 325	57 800	
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	310	50 300	
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	1 386	55 300	
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €				
STELVIO				
2.0T 280 ch Sprint Q4	17	52 712	63 300	
2.2 Diesel 160 ch Sprint	8	3 344	55 800	
2.2 Diesel 210 ch Sprint Q4	12	5 234	60 800	
Surcoût Veloce : Sprint + 5 500 €				
Surcoût Tributo Italiano : Veloce + 3 500 €				
ALPINE				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
A290				
180 ch GT	NC	2 000	38 700	
220 GT Performance	NC	2 000	41 700	
Surcoût GT Premium : GT + 3 200 €				
Surcoût GTS : GT Performance + 3 000 €				
Surcoût Première Edition : GTS + 1 500 €				
A110				
"base"	15	3 784	65 000	
GT	19	2 918	76 000	
S	19	3 552	77 500	
R Turini	NC	NC	106 000	
ASTON MARTIN				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
VANTAGE				
665 ch	NC	60 000	199 700	
DB12				
680 ch	NC	60 000	227 000	
680 ch Volante	NC	60 000	244 538	
DBX				
707	NC	60 000	252 100	
VALKYRIE				
1 155 ch	NC	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	
Surcoût S line : Design + 2 700 €				
Surcoût 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	
Surcoût S line : Design + 2 400 €				
Surcoût S line Plus : S line + 1 750 €				

A3 SPORTBACK				
30 TFSI Design	6	260	34 600	
30 TFSI Hybride Design	6	150	36 780	
35 TFSI Design	8	260	35 900	
35 TFSI Hybride Design	8	125	38 080	
S3	20	52 012	63 000	
RS 3	28	60 000	75 600	
40 TFSI e Design	8		47 900	
45 TFSI e S line	8		55 900	
35 TDI Design	8	260	40 600	
Surcoût S line : Design + 4 950 €				
A3 ALLSTREET				
35 TFSI Design	8	330	37 800	
35 TFSI Hybride Design	8	190	39 980	
40 TFSI e Design	8		49 800	
35 TDI Design	8	330	42 500	
Surcoût Avus : Design + 4 450 €				
A3 BERLINE				
Surcoût : Sportback + 565 € à + 1 400 €				
Q3				
35 TFSI Design	8	1 172	40 890	
35 TDI Design	8	360	45 790	
40 TDI S line Quattro S tronic	11	7 104	55 550	
Surcoût S line : Design + 4 200 €				
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €				
Q3 SPORTBACK				
35 TFSI Design	8	1 386	43 390	
35 TDI Design	8	950	48 290	
40 TDI S line Quattro S tronic	11	7 415	58 050	
Surcoût S line : Design + 4 200 €				
Surcoût S line Plus : S line + 2 200 €				
Q4 E-TRON				
45	6	2 000	46 990	
55 S line Quattro	7		70 450	
Surcoût S line : "base" + 18 760 €				
Q4 E-TRON SPORTBACK				
45	6	2 000	46 990	
55 S line Quattro	7		72 450	
Surcoût S line : Design + 20 760 €				
A5				
2.0 TFSI 150 ch Design	8	2 049	45 500	
2.0 TFSI 204 ch Design	11	2 049	50 400	
S5	25	14 895	79 750	
2.0 TDI Hybride 204 ch Design	11	170	53 600	
Surcoût S line : Design + 9 170 €				
A5 AVANT				
Surcoût : berline + 1 500 €				
Q5				
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	5 329	57 550	
SQ5	25	36 863	98 930	
2.0 TDI 204 ch Hybride Design Quattro	11	9 168	61 470	
Surcoût S line : Design + 8 400 €				
NOUVEAU Q5 SPORTBACK				
2.0 TFSI 204 ch Hybride Design	11	5 901	59 750	
SQ5	25	44 576	101 130	
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	11	9 744	63 670	
Surcoût S line : Design + 8 400 €				
Q6 E-TRON				
251 ch Design	7		72 170	
Performance 306 ch Design	9		77 400	
387 ch Design Quattro	9		83 450	
SQ6	9		99 870	
Surcoût S line : Design + 4 100 €				
NOUVEAU Q6 E-TRON SPORTBACK				
251 ch Design	7		74 570	
Performance 306 ch Design	9		79 800	
387 ch Design Quattro	9		85 850	
SQ6	9		102 270	
Surcoût S line : Design + 4 100 €				

A6				
45 TFSI S line	16	6 018	68 380	
50 TFSI e S line	16	2 150	76 540	
55 TFSI e Competition	16	2 150	79 750	
35 TDI S line	9	2 098	62 150	
40 TDI S line	11	2 098	65 930	
45 TDI S line Quattro	14	9 626	73 680	
50 TDI S line Quattro	17	12 270	77 150	
S6	23	39 185	93 320	
Surcoût Design : S line + 500 €				
Surcoût Avus : Design + 10 700 €				
A6 AVANT				
RS 6 Performance	58	60 000	151 050	
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD				
40 TDI Design	11	6 418	78 760	
45 TDI Design	14	21 736	83 550	
50 TDI Design	17	23 247	87 020	
55 TDI Design	23	48 093	92 450	
Surcoût Avus : Design + 10 300 €				
A7 SPORTBACK				
45 TFSI S line	16	6 293	78 920	
50 TFSI e S line	16	4 300	87 690	
55 TFSI e Competition	16	4 300	93 520	
RS 7 Performance	58	60 000	157 580	
40 TDI S line	11	2 648	76 780	
50 TDI S line Quattro	17	19 311	88 400	
S7	23	48 193	102 700	
Surcoût Design : S line + 4 000 €				
Surcoût Avus : Design + 10 000 €				
A6 E-TRON SPORTBACK				
285 ch Design	7		66 420	
Performance 367 ch Design	9		77 170	
Quattro 428 ch Design	10		84 320	
S6	NC		105 020	
Surcoût S line : Design + 6 890 €				
A6 E-TRON AVANT				
Surcoût : Sportback + 1 500 €				
E-TRON GT				
S GT Base	12		128 250	
RS	12		162 400	
RS Performance	12		175 350	
Surcoût GT : GT Base + 10 000 €				
Q7				
SQ7	43	60 000	133 130	
55 TFSI e S line	22	12 800	97 170	
60 TFSI e Competition	22	12 800	105 480	
50 TDI S line	17	60 000	91 150	
Surcoût Avus : S line + 13 150 €				
Q8				
SQ8	43	60 000	137 720	
RS Performance	59	60 000	191 550	
55 TFSI e S line	22	13 700	106 960	
60 TFSI e Competition	22	13 700	115 280	
Surcoût Avus : S line + 10 000 €				
Q8 E-TRON				
50 S line	12		89 100	
55 S line	12		98 800	
SQ8	19		111 100	
Surcoût Avus : S line + 8 500 €				
Q8 E-TRON SPORTBACK				
50 S line	12		91 700	
55 S line	12		101 400	
SQ8	19		113 700	
Surcoût Avus : S line + 8 500 €				
A8				
S8	49	60 000	170 967	
60 TFSI e Design	22	11 000	136 749	
50 TDI Design	17	53 865	118 185	
Surcoût Avus : Design + 5 600 €				

BENTLEY				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
FLYING SPUR				
V8	NC	60 000	212 773	
Speed	NC	60 000	260 975	
Mulliner W12	59	60 000	301 412	
Hybrid	NC	14 360	219 126	
CONTINENTAL				
GT V8	NC	60 000	226 992	
GT Speed	NC	60 000	282 454	
GT Mulliner W12	NC	60 000	320 168	
GTC V8	NC	60 000	249 681	
GTC Speed	NC	60 000	310 689	
GTC Mulliner W12	NC	60 000	352 185	
BENTAYGA				
V8	NC	60 000	208 538	
SV8	NC	60 000	238 790	
Hybrid	NC	14 300	208 538	
BMW				
TYPE	CV	B/M *	PRIX	
SÉRIE 1				
116	6	540	34 950	
120	8	125	38 900	
123 xDrive	12	450	44 950	
M135 xDrive	19	12 063	57 250	
120d	8		41 550	
Surcoût M Sport Design : "base" + 1 300 €				
Surcoût M Sport : M Sport Design + 2 150 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
220i	10	1 504	50 650	
230i	14	2 215	54 250	
M240i xDrive	26	34 595	66 650	
M2	38	60 000	84 750	
220d	10	280	53 550	
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
218i	7	983	38 850	
220i	8	330	40 850	
225e xDrive	7	250	50 600	
218d	8	210	41 350	
220d	9		43 450	
Surcoût Luxury : "base" + 2 050 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 200 €				
SÉRIE 2 GRAN COUPÉ				
220	8	75	42 450	

iX2				
eDrive20	5	0	46 950	
xDrive30	7	0	59 200	
Surcoût M Sport : "base" + 4 000 €				
SÉRIE 3				
318i	8	M	1 504	48 750
320i xDrive	10	M	3 286	53 250
M340i xDrive	26	M	19 262	72 550
M3 Competition xDrive	44	M	60 000	120 050
330e	10		0	61 450
318d	8	M	890	50 750
320d xDrive	10	M	2 100	56 250
M340d xDrive	22	M	6 058	72 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €				
SÉRIE 3 TOURING				
Surcoût : Berline + 1 300 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i	10	M	1 286	54 250
M440i xDrive	26	M	15 254	76 050
M4 Competition xDrive	44	M	60 000	121 050
M4 CS	46	M	60 000	162 050
420d xDrive	10	M	2 000	59 750
M440d xDrive	22	M	7 646	76 050
Surcoût M Sport : "base" + 3 750 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPÉ				
420i	10	M	2 205	54 200
M440i xDrive	26	M	37 857	76 000
420d xDrive	10	M	898	59 700
430d xDrive	17	M	2 370	66 700
Surcoût M Sport : "base" + 4 150 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i	10	M	4 204	61 750
M440i xDrive	26	M	31 122	83 550
M4 Competition xDrive	44	M	60 000	127 700
420d	10	M	3 415	64 750
M440d xDrive	22	M	13 437	83 550
Surcoût M Sport : "base" + 5 150 €				
i4				
eDrive35	6		0	57 600
eDrive40	7		0	64 000
M50 xDrive	9		0	78 650
Surcoût M Sport : "base" + 4 100 €				
Z4				
sDrive20i	11	M	4 543	55 550
M40i	23	M	28 813	70 950
Surcoût M Sport : "base" + 2 900 €				
X3				
20 xDrive	15	M	5 796	63 950
M50 xDrive M Sport	42	M	21 867	89 950
30e xDrive	15	M	4 300	71 950
20d xDrive	16	M	5 716	64 950
Surcoût M Sport : "base" + 3 050 € à + 3 750 €				
iX3				
Inspiring	6		0	74 200
Surcoût Impressive : Inspiring + 8 100 €				
X4				
M Competition	41	M	60 000	119 200
xDrive20d xLine	10	M	4 274	62 500
xDrive30d xLine	17	M	10 293	69 300
M40d	22	M	18 567	83 900
Surcoût M Sport : xLine + 5 800 €				
SÉRIE 5				
520i	11	M	1 580	62 850
530e	10	M	2 075	71 650
550e xDrive	20	M	2 825	83 650
M5	51	M	14 300	159 050
520d	11	M	2 200	65 150
540d xDrive	17	M	5 941	76 150
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €				
SÉRIE 5 TOURING				
Surcoût : Berline + 1 500 € à + 3 050 €				
i5				
eDrive40	7		0	76 250
M60 xDrive	9		0	107 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 350 €				
M Sport Edition : "base" + 3 300 €				
i5 TOURING				
Surcoût : Berline + 1 500 €				

SÉRIE 7				
750e xDrive	20	M	12 650	133 350
M760e xDrive	26	M	14 750	158 700
740d xDrive	17	M	12 464	121 200
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €				
i7				
eDrive50	9		0	128 550
xDrive60	10		0	151 850
M70 xDrive	10		0	192 200
Surcoût M Sport : "base" + 6 950 €				
SÉRIE 8 COUPÉ				
840d xDrive	22	M	14 070	116 650
SÉRIE 8 GRAN COUPÉ				
Surcoût : coupé - 3 000 €				
SÉRIE 8 CABRIOLET				
Surcoût : coupé + 8 000 €				
X5				
M Competition	57	M	60 000	159 300
xDrive50e xLine	20	M	11 600	105 150
xDrive30d xLine	17	M	50 546	90 050
Surcoût M Sport : xLine + 3 450 € à + 4 150 €				
XM				
50e	17	M	19 850	138 900
653 ch	39	M	22 550	179 500
Label Red	51	M	22 850	205 000
iX				
xDrive40	7		0	84 250
xDrive50	10		0	111 250
M60	10		0	143 100
X7				
xDrive40d	22	M	60 000	111 550
Surcoût M Sport : "base" + 4 950 €				
BUGATTI				
CHIRON				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
"base"	NC	M	60 000	265 000
Super Sport	NC	M	60 000	384 000
DIVO				
"base"	NC	M	60 000	500 000
BYD				
DOLPHIN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Comfort	NC		0	33 990
Surcoût Design : Comfort + 2 000 €				
ATTO 3				
Comfort	1		0	37 990
Surcoût Design : Comfort + 2 000 €				
SEAL				
Design	1		0	46 990
Excellence-AWD	NC		0	49 990
SEAL U				
DM-i Boost	5	M	1 400	37 500
Électrique Comfort	NC		0	41 890
Surcoût Design : Comfort + 3 500 € / Boost + 7 000 €				
SEALION				
Comfort	5		0	46 990
Design AWD	11		51 990	
Surcoût Excellence : Design + 4 500 €				
HAN				
Executive AWD	NC		0	71 160
Surcoût Emerald Edition : Executive + 3 240 €				
NOUVEAU TANG				
AWD	NC		0	72 000
CADILLAC				
LYRIQ				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Luxury	NC		0	81 200
Surcoût Sport : Luxury + 0 €				
CATERHAM				
SEVEN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
170R	NC		0	42 854
340 R	NC	M	1 901	59 214
SUPER SEVEN				
600	NC		0	44 874

CHEVROLET				
CORVETTE				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Stingray Coupé 2LT	60	M	60 000	104 980
Stingray Cabriolet 2LT	60	M	60 000	111 530
Surcoût 3LT : 2LT + 6 550 €				
CITROËN				
C3				
1.2 Turbo 100 ch You	5	M	230	14 900
1.2 Hybride 100 ch You Pack Plus	5	M	100	20 200
Électrique 113 ch You	4	B	2 000	23 300
Surcoût You Pack Plus : You + 2 200 € à + 2 600 €				
Surcoût Max : You Pack Plus + 1 700 € à + 2 300 €				
C3 AIRCROSS				
1.2 Turbo 100 ch You	5	M	540	19 400
1.2 Hybride 136 ch You Pack Plus	7	M	125	25 500
Électrique 113 ch You	4	B	2 000	27 400
Surcoût You Pack Plus : You + 2 100 €				
Surcoût Max : You + 4 200 €				
NOUVELLE C4				
1.2 PureTech 130 ch Plus	7	M	450	29 100
1.2 Hybride 100 ch You	5		0	28 650
1.2 Hybride 136 ch Plus	7		0	31 100
Électrique 136 ch You	4	B	2 000	33 850
Électrique 156 ch Plus	4	B	2 000	35 800
Surcoût Plus : You + 950 € à + 2 450 €				
Surcoût Max : Plus + 2 200 €				
NOUVELLE C4 X				
1.2 Hybride 136 ch You	7		0	30 850
Électrique 136 ch You	4	B	2 000	34 550
Électrique 156 ch Plus	4	B	2 000	36 500
Surcoût Plus : You + 950 €				
Surcoût Max : Plus + 2 200 €				
C5 AIRCROSS				
1.2 Hybride 136 ch Plus	7	M	240	37 900
Hybride rechargeable 225 ch Plus	10		0	46 150
1.5 BlueHDi 130 ch Plus Auto.	7	M	1 386	38 200
Surcoût Max : Plus + 2 300 €				
C5 X				
1.2 PureTech 130 Plus	7	M	898	41 850
1.2 Hybride 136 ch Plus	7		0	43 350
Hybride rechargeable 180 ch Plus	10		0	53 250
Hybride rechargeable 225 ch Max	10		0	57 550
Surcoût Max : Plus + 2 400 €				
CUPRA				
LEON				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	210	40 490
2.0 TSI 300 ch VZ	19	M	13 014	47 425
eHybrid 204 ch V	8		0	48 300
eHybrid 272 ch VZ	9		0	51 950
2.0 TDI 150 ch	8	M	240	43 770
Surcoût VZ Extreme : VZ + 5 810 €				
LEON SPORTSTOURER				
Surcoût : berline + 2 250 €				
BORN				
VZ30 Batterie L	5	B	2 000	39 090
VZ30 Batterie XL	5	B	2 000	39 990
VZ 325	6	B	2 000	46 490
ATECA				
1.5 TSI 150 ch V	8	M	2 544	46 520
TERRAMAR				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	898	47 500
eHybrid 204 ch V	8	M	1 430	55 600
eHybrid 272 ch VZ	9	M	1 440	59 800
Surcoût America's Cup : VZ + 3 950 €				
FORmentor				
1.5 eTSI Hybrid 150 ch V	8	M	310	43 675
2.0 TSI 265 ch VZ	16	M	17 047	51 760
2.0 TSI 333 ch VZ 4Drive	20	M	60 000	58 335
eHybrid 204 ch V	8		0	52 445
eHybrid 272 ch VZ	8		0	58 335

100 [LE PRIX DU NEUF]

SP3 DAYTONA			
840 ch	NC	<div>M</div> 60 000	1968000
PUROSANGUE			
725 ch	73	<div>M</div> 60 000	384 229
FIAT			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
PANDA CLASSIC			
1.0 BSG 70 ch Hybrid	4	0	15 900
Surcoût Pandina : "base" + 2 000 €			
500 E			
23,8 kWh	3	<div>B</div> 2 000	30 400
42 kWh	3	<div>B</div> 2 000	33 900
Surcoût La Prima : "base" + 4 600 €			
500 E 3+1			
Surcoût : berline + 2 000 €			
500 E CABRIOLET			
Surcoût : berline + 3 400 €			
ABARTH 500E			
42 kWh	3	<div>B</div> 2 000	36 900
Surcoût Pack : "base" + 2 000 €			
Surcoût Turismo : Pack + 2 000 €			
ABARTH 500E CABRIOLET			
Surcoût : berline + 3 400 €			
GRANDE PANDA			
Électrique 113 ch (RED)	4	<div>B</div> 2 000	24 900
Surcoût La Prima : (RED) + 3 000 €			
600			
1.2 Hybrid 100 ch	5	0	24 900
1.2 Hybrid 136 ch	7	0	26 400
e RED	4	<div>B</div> 2 000	35 900
Surcoût La Prima : RED + 5 000 €			
FORD			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
PUMA			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch Titanium	6	<div>M</div> 125	27 490
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch Titanium Powershift	8	<div>M</div> 260	30 090
ST	8	<div>M</div> 650	38 290
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €			
Surcoût ST-Line X : ST-Line + 2 000 €			
FOCUS			
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ch ST-Line X	NC	NC	31 450
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ch ST-Line X Powershift	NC	NC	34 250
ST	17	<div>M</div> 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	<div>M</div> 50	34 250
1.5 EcoBlue 115 ch X Powershift	NC	NC	34 550
FOCUS SW (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 200 €			
FOCUS SW ACTIVE			
Surcoût : berline + 1 200 €			
KUGA			
2.5 Duratec Hybrid 183 ch Hybrid Titanium i-AWD	8	<div>M</div> 310	41 490
2.5 Duratec 243 ch Hybride Rechargeable Titanium	8	0	46 090
2.5 Duratec 180 ch Hybrid FlexFuel Titanium	8	0	39 490
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 500 €			
Surcoût Active : ST-Line + 0 €			
Surcoût ST-Line X : Active + 3 500 €			
Surcoût Active X : ST-Line X + 0 €			
EXPLORER			
Standard Range 170 ch	5	<div>B</div> 2 000	43 900
Extended Range 204 ch	NC	<div>B</div> 2 000	45 900
Extended Range 286 ch	6	<div>B</div> 2 000	46 900
Extended Range 340 ch	6	0	53 900
CAPRI			
Standard Range 170 ch	NC	<div>B</div> 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	<div>M</div> 60 000	76 500
Surcoût Badlands : Outer Banks + 4 000 €			
MUSTANG MACH-E			
268 ch Standard Range	9	0	52 990
294 ch Extended Range Premium	7	0	66 990
329 ch Standard Range Premium AWD	12	0	58 990
370 ch Extended Range Premium AWD	NC	0	73 990
GT	16	0	81 990
Rally	NC	0	84 990

MUSTANG FASTBACK			
GT	NC	<div>M</div> 60 000	59 300
Dark Horse	NC	<div>M</div> 60 000	71 300
MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcoût : Fastback + 4 500 €			
TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	NC	<div>M</div> 2 370	24 600
Surcoût Titanium : Trend + 1 500 €			
Surcoût Active : Titanium + 1 440 €			
TOURNEO CONNECT			
1.5 EcoBoost 114 ch Titanium	NC	<div>M</div> 1 629	30 800
2.0 EcoBlue 102 ch Titanium	NC	<div>M</div> 260	32 000
2.0 EcoBlue 122 ch Titanium	NC	<div>M</div> 150	33 200
Surcoût Active : Titanium + 1 100 €			
Surcoût Sport : Active + 940 €			

HONDA			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
JAZZ			
e-HEV Advance	6	0	29 620
Surcoût Advance Sport : Advance + 1 050 €			
JAZZ CROSSTAR			
e-HEV Advance	6	0	30 900
ZR-V			
e-HEV Sport	7	<div>M</div> 370	47 450
Surcoût Advance : Sport + 1 500 €			
HR-V			
e-HEV Executive	6	<div>M</div> 150	34 340
Surcoût Advance : Executive + 2 500 €			
Surcoût Advance Style : Advance + 2 500 €			
E:NY1			
Advance	4	0	47 700
CIVIC			
e-HEV Executive	7	0	39 220
Type R	21	<div>M</div> 35 346	57 220
Surcoût Sport : Executive + 1 300 €			
Surcoût Advance : Sport + 3 400 €			
Surcoût Type-R S : Type R + 8 580 €			
CR-V			
e-HEV Executive	NC	<div>M</div> 2 765	54 980
e-PHEV Advance Tech	NC	<div>M</div> 1 880	63 150
Surcoût Advance : Executive + 3 000 €			

HYUNDAI			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
i10			
1.0 63 ch Eco Intuitive	4	0	18 050
1.0 63 ch Intuitive BVR	4	<div>M</div> 75	18 950
1.2 79 ch N Line	4	0	20 150
1.0 T-GDi 90 ch N Line	5	<div>M</div> 190	20 900
Surcoût Creative : Intuitive + 1 050 €			
INSTER			
42 kWh	NC	0	25 000
49 kWh Intuitive	NC	0	28 250
Surcoût Intuitive : "base" + 1 500 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 €			
i20			
1.2 79 ch Initia	4	0	19 700
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	0	22 300
Surcoût Intuitive : Initia + 1 300 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €			
Surcoût N Line Creative : Creative + 800 €			
Surcoût Executive : N Line Creative + 2 400 €			
BAYON			
1.0 T-GDi 100 ch Initia	5	0	22 500
Surcoût Intuitive : Initia + 1 800 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 1 500 €			
Surcoût Executive : Creative + 3 200 €			
KONA			
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5	<div>M</div> 260	27 600
1.6 T-GDi 138 ch Creative DCT	7	<div>M</div> 1 074	32 800
Hybrid 129 ch Intuitive	5	0	34 000
Electric 48 kWh Intuitive	3	<div>B</div> 2 000	36 850
Electric 65 kWh Intuitive	4	<div>B</div> 2 000	40 250
Surcoût Creative : Intuitive + 1 000 € à + 2 350 €			
Surcoût Premium : Creative + 2 000 €			
Surcoût Executive : Creative + 3 150 € à + 5 500 €			
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 €			
i30			
1.0 T-GDi 100 ch Creative	5	<div>M</div> 310	28 700
1.5 T-GDi 140 ch Hybrid 48 V N Line DCT	7	<div>M</div> 1 504	36 150

i30 SW			
Surcoût : berline + 1 000 €			
IONIQ 5			
170 ch Intuitive	3	0	44 800
229 ch Intuitive	4	0	48 800
325 ch HTrac N Line	6	0	62 800
N	10	0	78 000
Surcoût Creative : Intuitive + 3 400 €			
Surcoût Executive : Creative + 5 400 €			
Surcoût N Line : Executive + 1 200 €			
TUCSON			
Hybrid 215 ch Initia	8	<div>M</div> 260	37 100
Plug-in 253 ch Creative	8	<div>M</div> 250	47 200
Surcoût Intuitive : Initia + 1 900 €			
Surcoût Creative : Intuitive + 3 000 €			
Surcoût N Line Creative : Creative + 1 000 €			
Surcoût Executive : Creative + 6 000 €			
Surcoût N Line Executive : Executive + 1 000 €			
Surcoût 20ème Anniversaire : Executive + 800 €			

IONIQ 6			
229 ch	4	0	52 400
325 ch HTrac	6	0	65 400
NEXO			
Executive	1	0	80 600
SANTA FÉ			
Hybrid 215 ch Intuitive	8	<div>M</div> 6 701	49 900
Plug-in 253 ch Intuitive HTrac	8	<div>M</div> 4 800	59 700
Surcoût Creative : Intuitive + 3 000 € à + 3 900 €			
Surcoût Executive : Creative + 4 000 € à + 4 900 €			
Surcoût Calligraphy : Executive + 3 000 €			
STARIA			
Hybrid 215 ch Creative	8	<div>M</div> 23 942	57 400
Surcoût Executive : Creative + 4 100 €			

JAGUAR			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
E-PACE			
P270e S R-Dynamic	11	<div>M</div> 4 960	63 600
D200 S R-Dynamic	11	<div>M</div> 10 255	58 400
Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 3 500 €			
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 3 100 €			
F-PACE			
SVR	47	<div>M</div> 60 000	115 100
P400e S R-Dynamic	19	<div>M</div> 6 250	84 700
D200 S R-Dynamic	11	<div>M</div> 10 646	69 300
D300 SE R-Dynamic	19	<div>M</div> 50 754	83 800
Surcoût SE R-Dynamic : S R-Dynamic + 5 000 €			
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 4 400 €			
I-PACE			
EV400 SE R-Dynamic	13	0	93 100
Surcoût HSE R-Dynamic : SE R-Dynamic + 8 100 €			

JEEP			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
AVENGER			
1.2 Turbo T3 100 ch Longitude	5	<div>M</div> 280	24 750
1.2 Turbo T3 e-Hybrid 100 ch Longitude	5	0	26 750
1.2 Turbo T3 136 ch Upland 4xe	7	<div>M</div> 150	32 750
Électrique 156 ch Longitude	4	<div>B</div> 2 000	36 500
Surcoût Altitude : Longitude + 2 000 €			
Surcoût Summit : Altitude + 2 500 €			
Surcoût The North Face : Upland + 6 000 €			
RENEGADE			
e-Hybrid 130 ch	7	<div>M</div> 210	32 190
4xe 240 ch Overland	10	<div>M</div> 450	44 900
Surcoût Altitude : "base" + 2 010 €			
Surcoût Summit : Altitude + 2 800 €			
Surcoût North Star : Altitude + 2 000 €			
COMPASS			
1.5 Turbo T4 e-Hybrid 130 ch Altitude	7	<div>M</div> 170	38 900
4xe 190 ch Altitude	7	<div>M</div> 1 350	46 950
4xe 240 ch Summit	10	<div>M</div> 1 350	50 950
Surcoût Summit : Altitude + 4 000 €			
Surcoût North Star : Summit -500 € à -1 500 €			
WRANGLER UNLIMITED			
4xe Sahara	16	<div>M</div> 38 900	81 700
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 500 €			
GRAND CHEROKEE			
4xe 380 ch Summit Reserve	16	<div>M</div> 18 170	99 500

KIA			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
PICANTO			
1.0 DPl 63 ch Motion	4	0	15 990
1.2 DPl 79 ch Active	4	0	17 590
Surcoût Active : Motion + 1 100 €			
Surcoût GT-line : Active + 900 €			
STONIC			
1.0 T-GDi 100 ch Motion	5	 190	22 490
Surcoût Active : Motion + 1 600 €			
Surcoût Collection : Active + 1 500 €			
Surcoût GT Line : Active + 2 300 €			

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

LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
RANGE ROVER EVOQUE			
PHEV S	11	 5 340	61 200
D200 S	11	 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	 6 225	61 300
D200 Dynamic SE	11	 20 475	64 000
Surcôt Dynamic SE : S + 6 300 €			
Surcôt Dynamic HSE : Dynamic SE + 6 700 €			

DISCOVERY			
D350 HSE	23	 60 000	96 900
Surcôt 35th Limited Edition : HSE 7 800 €			

RANGE ROVER VELAR			
P400e S	19	 2 735	82 200
D200 S	11	 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	 60 000	81 000
P525 X-Dynamic	43	 60 000	136 700
D200 S	11	 60 000	63 800
D250 S	14	 60 000	68 400
D300 S	19	 60 000	72 900

Surcôt SE : S + 4 800 €			
Surcôt SE X-Dynamic : SE + 4 100 €			
Surcôt HSE X-Dynamic : SE X-Dynamic + 6 900 €			
Surcôt XX-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	 60 000	86 800
P525 X-Dynamic	43	 60 000	140 400
P400e S	19	 17 390	83 500
D250 S	14	 60 000	72 900
D300 S	19	 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 XX-Dynamic : HSE X-Dynamic + 17 600 €			
Surcôt Carpathian X-Dynamic : X-Dynamic + 7 500 €			

RANGE ROVER SPORT			
P460e S	28	 21 050	103 200
P550e Autobiography Dynamic	28	 23 300	143 700
D250 SE	14	 60 000	95 400
D350 Autobiography Dynamic	23	 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	 60 000	192 300
P615 SV	56	 60 000	238 700
P460e SE	28	 22 100	147 500
P550e HSE	28	 23 300	167 400
D350 HSE	23	 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	 2 355	57 500
450h+ Luxe 4WD	10	 1 900	70 000
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	 685	64 700
Surcôt Executive : Luxe + 8 800 €			

RX			
450h+ Luxe	10	 3 700	93 400
500h F Sport Executive	18	 38 725	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	 24 137	123 700

LS			
500h	19	 31 658	119 900
Surcôt Executive : "base" + 33 000 €			
Surcôt Executive Innovation : Executive + 5 000 €			

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

LYNK & CO			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
01			
"base"	NC	 300	41 500

MASERATI			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
GRECALE			
GT	19	 60 000	81 200
Modena	21	 60 000	90 800
Trofeo	44	 60 000	121 600
Folgore	NC		0 125 850

GHIBLI			
GT	21	 60 000	105 250
Modena	32	 60 000	145 350

LEVANTE			
GT	21	 60 000	111 500
Modena	32	 60 000	149 000

QUATTROPORTE			
Modena	32	 60 000	174 500

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

MC20			
630 ch	58	 60 000	251 950

MC20 CIELO			
630 ch	NC	 60 000	287 250

MAZDA			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
2			
1.5 SkyActiv-G M Hybrid 90 ch Centre-Line	4		0 20 250
1.5 SkyActiv-G 90 ch Exclusive-Line Auto.	5	 150	26 100
1.5 SkyActiv-G 115 ch Exclusive-Line	6		0 25 550
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 Confort : Agile + 1 250 €			
Surcôt Agile Pack Confort & 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	 190	27 300
2.0 e-SkyActiv-G 150 ch Prime-Line	8	 210	28 300
2.0 e-SkyActiv-X 186 ch Prime-Line	10	 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	 2 000	36 250
e-SkyActiv R-4V 170 ch Prime-Line	NC	 530	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	 983	33 000
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	 2 199	36 200
2.5 SkyActiv-G 194 ch Homura	11	 5 805	48 700
2.2 SkyActiv-D 150 ch Centre-Line	8	 2 481	41 100
2.2 SkyActiv-D 184 ch Exclusive-Line Auto.	10	 5 309	48 200

Surcôt Centre-Line : Prime-Line + 2 400 €			
Surcôt Avantage : Centre-Line + 4 050 €			
Surcôt Newground : Avantage + 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	 2 885	63 100
3.3 e-SkyActiv D 254 ch Homura Plus	15	 5 738	7

GLC			
43 AMG	31	<div></div> M 60 000	89 000
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	<div></div> M 9 650	72 650
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line	15	<div></div> M 9 650	75 450
63 AMG S E-Performance	37	<div></div> M 17 070	139 400
200 d Avantgarde Line	NC	NC	60 150
220 d Avantgarde Line	11	<div></div> M 5 950	64 500
450 d Avantgarde Line	25	<div></div> M 13 626	77 200
300 de Avantgarde Line	11	<div></div> M 11 450	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	<div></div> M 9 804	69 700
43 AMG	31	<div></div> M 60 000	87 800
300 e Hybrid EQ AMG Line	11	<div></div> M 9 800	83 000
400 e Hybrid EQ AMG Line	15	<div></div> M 9 800	86 600
63 AMG S E-Performance	37	<div></div> M 17 070	141 300
220 d AMG Line	11	<div></div> M 6 740	73 900
450 d AMG Line	25	<div></div> M 13 715	87 700
300 d e AMG Line	11	<div></div> M 11 600	86 950
Surcoût Limited Edition : 63 AMG S E-Performance + 4 000 €			
CLASSE E			
200 Avantgarde Line	11	<div></div> M 3 761	65 450
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	11	<div></div> M 5 300	73 650
400 e Hybrid EQ Avantgarde Line 4Matic	15	<div></div> M 6 125	83 500
53 AMG Hybrid 4Matic+	34	<div></div> M 10 700	113 150
200 d Avantgarde Line	NC	NC	63 150
220 d Avantgarde Line	11	<div></div> M 4 010	68 600
450 d Avantgarde Line 4Matic	25	<div></div> M 9 668	89 950
300 d e Avantgarde Line	11	<div></div> M 6 125	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	<div></div> M 8 023	78 150
450 d	25	<div></div> M 14 305	97 100
300 d e	11	<div></div> M 10 400	88 750
CLE COUPÉ			
200 AMG Line	11	<div></div> M 3 404	66 300
300 AMG Line 4Matic	15	<div></div> M 7 151	69 150
450 AMG Line 4Matic	26	<div></div> M 17 414	77 800
53 AMG 4Matic+	34	<div></div> M 60 000	92 450
300 e Hybrid EQ AMG Line	NC	<div></div> M 5 000	72 000
220 d AMG Line	11	<div></div> M 3 670	68 150
CLE CABRIOLET			
200 AMG Line	11	<div></div> M 6 544	74 650
300 AMG Line 4Matic	15	<div></div> M 11 340	77 900
450 AMG Line 4Matic	26	<div></div> M 31 791	86 550
53 AMG 4Matic+	34	<div></div> M 60 000	100 200
220 d AMG Line	11	<div></div> M 5 785	76 500
EQE			
300 Executive Line	8		0 70 050
350+ Electric Art	8		0 81 400
53 AMG 4Matic+	15		0 125 750
Surcoût AMG Line : Executive Line + 10 950 €			
EQE SUV			
300 AMG Line Edition	8		0 85 050
350+ Electric Art	8		0 93 550
350 Electric Art 4Matic	10		0 96 300
500 Electric Art 4Matic	10		0 101 150
43 AMG 4Matic	10		0 134 000
53 AMG 4Matic+	10		0 146 800
Surcoût AMG Line : Electric Art + 5 100 €			
GLE			
53 AMG 4Matic+	33	<div></div> M 60 000	105 550
63 AMG S 4Matic+	55	<div></div> M 60 000	159 700
400 e Avantgarde Line	15	<div></div> M 18 950	99 300
53 AMG Hybride 4Matic+	34	<div></div> M 23 000	116 250
300 d Avantgarde Line	16	<div></div> M 33 369	86 950
350 de Avantgarde Line	11	<div></div> M 26 300	95 750
Surcoût AMG Line : Avantgarde Line + 11 500 €			

GLE COUPÉ			
53 AMG 4Matic+	32	<div></div> M 60 000	123 650
63 S AMG 4Matic+	55	<div></div> M 60 000	174 450
400 e AMG Line	15	<div></div> M 20 300	109 900
53 AMG Hybride 4Matic+	34	<div></div> M 22 400	134 250
450 d AMG Line	25	<div></div> M 60 000	95 700
350 de AMG Line	11	<div></div> M 22 100	110 500
CLASSE S			
580 Maybach	40	<div></div> M 60 000	206 350
680 Maybach	57	<div></div> M 60 000	252 350
450 e Hybrid EQ Executive	19	<div></div> M 11 300	135 300
580 e Hybrid EQ Executive	25	<div></div> M 12 500	148 400
63 AMG S E-Performance	55	<div></div> M 16 850	224 200
350 d Executive	17	<div></div> M 10 668	115 460
450 d Executive 4Matic	25	<div></div> M 13 568	121 700
Surcoût AMG Line : Executive + 7 350 € à + 11 050 €			
EQS			
350 Electric Art	8		0 106 100
450+ Electric Art	8		0 120 350
580 AMG Line 4Matic	10		0 167 050
AMG 53 4Matic+	15		0 170 000
Surcoût AMG Line : Electric Art + 4 850 € à + 15 650 €			
EQS SUV			
450 AMG Line	10		0 150 300
580 AMG Line	10		0 168 150
680 Maybach	10		0 216 100
GLS			
450 Executive	26	<div></div> M 60 000	122 900
580 AMG Line	40	<div></div> M 60 000	151 300
63 AMG 4Matic+	55	<div></div> M 60 000	198 850
600 Maybach	NC	<div></div> M 60 000	208 950
450 d Executive	25	<div></div> M 60 000	121 250
Surcoût AMG Line : Executive + 5 000 €			
AMG GT COUPÉ			
43	NC	<div></div> M 60 000	146 300
63 4Matic+	51	<div></div> M 60 000	201 500
63 Pro 4Matic+	NC	<div></div> M 60 000	230 800
63 S E-Performance	NC	<div></div> M 45 868	230 800
AMG GT COUPÉ 4 P.			
43 4Matic+	25	<div></div> M 60 000	134 700
53 4Matic+	32	<div></div> M 60 000	151 850
63 S E-Performance	59	<div></div> M 60 000	225 900
AMG SL			
43	26	<div></div> M 60 000	151 050
63 4Matic+	51	<div></div> M 60 000	203 100
63 S E-Performance	55	<div></div> M 27 780	232 400
CLASSE G			
500 AMG Line	31	<div></div> M 60 000	169 350
63 AMG	51	<div></div> M 60 000	204 700
580 Technologie EQ AMG Line	18		0 174 950
Surcoût Edition One : AMG Line + 21 400 €			
MG			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MG3			
Hybrid+ Standard	5		0 19 990
Surcoût Comfort : Standard + 1 500 €			
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €			
MG4			
170 ch Standard	4		0 29 990
204 ch Luxury	5		0 35 990
XPower	11		0 40 490
MG5			
Autonomie Standard 177 ch Comfort	5		0 32 990
Autonomie Etendue 156 ch Comfort	5		0 35 990
Surcoût Luxury : Comfort + 1 500 €			
ZS			
Hybrid+ Standard	5		0 22 990
Surcoût Comfort : Standard + 2 000 €			
Surcoût Luxury : Comfort + 2 000 €			
EHS			
PHEV Comfort	7	<div></div> M 300	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	<div></div> M 898	40 000
JCW 300 ch	19	<div></div> M 1 276	61 350
MITSUBISHI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
SPACE STAR			
1.2 Mivec 71 ch Inform	4		0 16 490
Surcoût Invite : Inform + 600 €			
Surcoût Red Line Edition : Invite + 1 200 €			
Surcoût Intense : Red Line Edition + 1 200 €			
COLT			
1.0 MPI 67 Invite	4	<div></div> M 50	18 890
1.0 MPI-T 91 Intense	5	<div></div> M 50	23 190
1.6 MPI HEV 143 Intense	5		0 29 490
Surcoût Instyle : Intense + 1 000 €			
ASX			
1.0 MPI-T 91 ch Invite	NC	NC	27 190
1.3 DI-T MHEV 140 ch Intense	NC	NC	31 290
1.6 MPI HEV 143 ch Intense	NC	NC	35 890
1.0 MPI-T GPL 101 ch Invite	NC	NC	27 590
Surcoût Intense : Invite + 3 900 €			
Surcoût Instyle : Intense + 3 400 €			
ECLIPSE CROSS			
2.4 Mivec PHEV 188 ch Invite 4WD	5	<div></div> M 1 000	42 990
Surcoût Intense : Invite + 5 000 €			
Surcoût Black Collection : Intense + 1 200 €			
Surcoût Instyle : Intense + 2 000 €			
OUTLANDER			
PHEV Invite	NC	<div></div> M 3 050	51 590
Surcoût Invite + : Invite + 4 200 €			
Surcoût Intense : Invite + + 2 800 €			
Surcoût Instyle : Intense + 5 500 €			
Surcoût Instyle + : Instyle + 2 000 €			
NISSAN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
JUKE			
1.0 DIG-T 114 ch Acenta	5	<div></div> M 400	25 400
Hybrid 143 ch Acenta	5		0 30 700
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €			
Surcoût N-Sport : Tekna + 650 €			
Surcoût N-Design : N-Sport + 1 000 €			

QASHQAI			
1.3 Mild-Hybrid 140 ch Acenta	7	M	1 386 34 700
1.3 Mild-Hybrid 158 ch Acenta Xtronic	8	M	1 074 37 800
e-Power 190 ch Acenta	8		0 39 600
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 900 €			
Surcoût N-Design : Tekna + 400 €			
Surcoût Tekna+ : Tekna + 3 600 €			
Surcoût N-Design+ : Tekna+ + 0 €			
ARIYA			
218 ch Engage 63 kWh	3		0 39 300
242 ch Engage 87 kWh	3		0 45 800
306 ch Advance 87 kWh e-4orce	3		0 52 300
Nismo	6		0 59 300
Surcoût Advance : Engage + 2 500 €			
Surcoût Evolve : Advance + 3 500 €			
X-TRAIL			
e-Power 204 ch Acenta	8	M	2 140 43 800
e-4orce 213 ch Acenta	8	M	4 521 46 100
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 200 €			
Surcoût N-Trek : N-Connecta + 2 000 €			
Surcoût Tekna : N-Trek + 3 000 €			
TOWNSTAR COMBI			
1.3 Tce 130 ch Acenta	7	M	2 544 28 860
EV 45 kWh Acenta	5	B	2 000 39 000
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 700 € à + 3 000 €			
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 400 € à + 3 000 €			
OPEL			
TYPE	CV	B/M *	PRIX
CORSA			
1.2 Turbo 100 ch Edition	5	M	50 20 900
1.2 Turbo Hybrid 100 ch Edition	5		0 23 700
1.2 Turbo Hybrid 136 ch GS	7		0 27 300
Electric 136 ch Edition	4	B	2 000 32 000
Electric 156 ch Edition	4	B	2 000 33 500
Surcoût GS : Edition + 1 700 €			
FRONTERA			
1.2 Turbo Hybrid 100 ch Edition	NC		NC 24 500
1.2 Turbo Hybrid 136 ch Edition	NC		NC 26 000
Electric 113 ch Edition	NC	B	2 000 29 000
Surcoût GS : Edition + 2 500 €			
MOKKA			
1.2 Turbo 100 ch	5	M	190 25 900
1.2 Turbo 130 ch Auto.	7	M	360 29 400
1.2 Turbo 136 ch	7	M	170 27 500
Électrique 136 ch	4	B	2 000 42 000
Électrique 156 ch GS	4	B	2 000 44 000
Surcoût GS : "base" + 850 € à + 1 700 €			
Surcoût Ultimate : GS + 2 450 € à + 2 500 €			
ASTRA			
1.2 Turbo 130 ch Edition	7	M	260 31 150
1.2 Turbo Hybrid 136 ch Edition	7		0 32 650
Hybrid 180 ch GS	8		0 44 050
GSe	10		0 49 150
Electric 156 ch Edition	4	B	2 000 38 990
Surcoût GS : Edition + 3 450 €			
ASTRA SPORTS TOURER			
1.5 Diesel 130 ch Edition	7	M	280 34 700
Surcoût : berline + 1 150 €			
GRANDLAND			
1.2 Turbo Hybrid 136 ch Edition	7	M	170 37 000
Hybride Rechargeable 195 ch Edition	8	M	1 710 41 990
Électrique 213 ch 73 kWh Edition	NC	B	2 000 42 490
Électrique 213 ch 82 kWh GS	7	B	2 000 45 990
Surcoût GS : Edition + 2 500 € à + 4 000 €			
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		260	26 700
1.2 Hybrid 136 ch Style	7		0	30 900
Électrique 136 ch Style	4		2 000	39 250
Électrique 156 ch Style	4		2 000	40 250
Surcoût Allure : Style + 1 800 €				
Surcoût GT : Allure + 1 700 €				

308				
1.2 Hybrid 136 ch Style	7		0	31 950
Plug-in Hybrid 180 ch Allure	8		0	42 820
1.5 BlueHDi 130 ch Style	7		260	34 420
Électrique 156 ch Style	4		2 000	42 500
Surcoût Allure : Style + 1 400 € à + 1 850 €				
Surcoût GT : Allure + 2 600 €				

308 SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				

408				
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7		0	37 000
Plug-in Hybrid 225 ch GT	10		0	51 250
Électrique 210 ch Allure	7		2 000	43 900
Surcoût GT : Allure + 4 000 €				

3008				
1.2 Hybrid 136 Allure	7		170	38 490
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8		1 050	42 990
Électrique 210 ch Allure	7		2 000	44 990
Surcoût GT : Allure + 2 000 € à + 4 500 €				

508				
Plug-in Hybrid 180 ch Allure	8		0	50 200
Plug-in Hybrid 225 ch Allure	10		0	52 100
Peugeot Sport Engineered	11		920	70 650

508 SW				
Surcoût : berline + 1 300 €				

5008				
1.2 Hybrid 136 ch Allure	7		1 120	40 490
Plug-in Hybrid 195 ch Allure	8		2 720	44 990
Électrique 210 ch Allure	7		2 000	46 990
Surcoût GT : Allure + 4 500 €				

PORSCHE

TYPE	CV	B/M *	PRIX
718 CAYMAN			
GT4 RS	40		60 000 162 500

718 BOXSTER			
Spyder RS	40		60 000 162 500

911 COUPÉ			
Carrera	28		60 000 131 700
Carrera T	28		60 000 145 100
Carrera GTS	38		60 000 174 900

911 TARGA			
4 GTS	NC		NC 197 400

911 CABRIOLET			
Carrera	NC		NC 145 900
Carrera T	28		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		60 000 167 787
4 E-Hybrid	19		8 150 125 306
4S E-Hybrid	24		8 900 140 540
Turbo E-Hybrid	42		12 050 200 434
Turbo S E-Hybrid	NC		12 200 232 397

MACAN ÉLECTRIQUE			
Propulsion	6		0 82 959
4	8		0 86 439
4S	8		0 93 091
Turbo	8		0 118 910

CAYENNE			
3.0	24		60 000 102 200
S	37		60 000 122 400
GTS	40		60 000 144 700
E-Hybrid	19		14 000 116 800
S E-Hybrid	24		13 550 126 700
Turbo E-Hybrid	53		18 350 188 400

CAYENNE COUPÉ			
3.0	24		60 000 106 900
S	37		60 000 127 400
GTS	40		60 000 146 100
E-Hybrid	19		14 900 118 600
S E-Hybrid	24		14 450 130 700
Turbo E-Hybrid	53		19 100 192 000

RENAULT

TYPE	CV	B/M *	PRIX
CLIO V			
1.0 SCe 65 ch Evolution	4		100 19 300
1.0 TCe 90 ch Evolution	5		0 20 700
E-Tech Hybride 145 ch Evolution	5		0 23 900
1.0 Eco-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		2 000 27 990
150 ch Autonomie Confort Techno	4		2 000 33 490
Surcoût Techno : Evolution + 2 000 €			
Surcoût Iconic Cinq : Techno + 2 000 €			

CAPTUR			
1.0 TCe 90 ch Evolution	5		400 25 700
E-Tech Full Hybrid 145 ch Evolution	5		0 29 400
1.0 Eco-G 100 ch Evolution	5		125 25 800
Surcoût Techno : Evolution + 2 300 €			
Surcoût Esprit Alpine : Techno + 2 300 €			

MÉGANE E-TECH			
130 ch Autonomie urbaine Equilibre	4		2 000 34 000
130 ch Autonomie confort Evolution	4		2 000 38 000
220 ch Autonomie confort Techno	4		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		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		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		2 000 39 990
220 ch Grande autonomie Techno	4		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		1 340 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		60 000 319 800
Ghost Black Badge	NC		60 000 376 200

PHANTOM			
"base"	NC		60 000 486 000

CULLINAN			
"base"	NC		60 000 361 800
Black Badge	NC		60 000 417 000

SEAT

TYPE	CV	B/M *	PRIX
IBIZA			
1.0 TSI 95 ch Copa	5		0 22 945
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6		125 25 095
1.5 TSI 150 ch FR DSG	8		310 30 500
Surcoût FR : Copa + 4 055 €			

ARONA			
1.0 TSI 95 ch Copa	5		190 25 240
1.0 TSI 115 ch Copa DSG	6		240 28 140
1.5 TSI 150 ch Xperience DSG	8		280 33 700
Surcoût Xperience : Copa + 4 060 €			
Surcoût FR : Xperience + 1 600 €			

LEON			
1.5 TSI 115 ch Copa	6		360 31 260
1.5 eTSI Hybrid 115 ch Copa	6		190 33 490
1.5 eTSI Hybrid 150 ch Copa	8		100 34 840
eHybrid 204 ch FR	8		0 43 750
2.0 TDI 115 ch Copa	6		100 35 440
Surcoût FR : Copa + 1 230 €			

LEON SPORTSTOURER			
Surcoût : 5 portes + 1 120 €			

ATECA			
1.0 TSI 115 ch Copa	6		1 386 33 955
1.5 TSI 150 ch Copa DSG	8		1 629 38 415
2.0 TDI 150 ch Copa DSG	8		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		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		100 27 250
Surcoût Selection : Active + 1 940 €			
Surcoût Monte Carlo : Selection + 3 210 €			

KAMIQ			
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5		190 25 020
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6		170 28 610
1.5 TSI Evo 2 150 ch ACT Selection DSG	8		310 31 780
Surcoût Selection : Active + 2 630 €			
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 5 200 €			

SCALA			
1.0 TSI Evo 2 95 ch Active	5		0 25 980
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6		0 29 430
1.5 TSI 150 ch ACT Selection	8		190 30 920
Surcoût Selection : Active + 2 450 €			
Surcoût Monte-Carlo : Selection + 7 260 €			

KAROQ				
1.0 TSI Evo 2 116 ch Selection	6		450	35 580
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 ch Selection	8		650	37 650
2.0 TDI 116 ch Selection	6		280	39 070
2.0 TDI 150 ch Selection DSG	8		400	42 440
Surcoût Sportline : Selection + 4 770 €				

S-CROSS				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	7	<div></div>	100	28 390
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	5	<div></div>	50	32 390
Surcôt Privilège : Avantage + 1 200 €				
Surcôt Style : Privilège + 2 400 €				
ACROSS				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	10	<div></div>	1 400	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		2 000	44 990
Grande Autonomie Propulsion	6		2 000	46 990
Grande Autonomie Transmission intégrale	11	0	51 990	
Performance	12	0	57 990	
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 WT-i 72 ch Dynamic	4	0	18 900
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Collection : Design + 2 600 €			
YARIS			
GR	17	M 60 000	46 300
116h Active	5	0	23 450
130h GR Sport	5	0	30 450
Surcoût Dynamic : Active + 1 000 €			
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût Collection : Design + 3 000 €			
Surcoût Première : GR Sport + 1 000 €			
Surcoût Track : Pack Premium + 2 000 €			
YARIS CROSS			
116h Dynamic	6	0	28 200
130h Design	5	0	30 700
Surcoût Design : Dynamic + 2 000 €			
Surcoût Collection : Design + 3 000 €			
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €			
Surcoût Première : GR Sport + 2 000 €			
C-HR			
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	5	0	34 900
2.0 Hybride 200 ch Design	8	0	38 900
Hybride Rechargeable 225 ch Dynamic	8	0	40 900
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 € à + 2 000 €			
Surcoût Collection : Design + 4 500 €			
Surcoût Collection Première : Collection + 4 000 €			
Surcoût GR Sport : Collection + 0 €			
Surcoût GR Sport Première : GR Sport + 6 000 €			
COROLLA			
1.8 Hybride 140 ch Dynamic	6	0	33 750
2.0 Hybride 196 ch GR Sport	8	0	39 150
Surcoût Design : Dynamic + 2 100 €			
Surcoût GR Sport : Design + 1 300 €			
Surcoût Collection : GR Sport + 2 600 €			
COROLLA TOURING SPORTS			
Surcoût : berline + 2 100 €			
PRIUS			
Hybride Rechargeable 223 ch Dynamic	8	0	43 900
Surcoût Design : Dynamic + 2 600 €			
Surcoût Lounge : Design + 5 000 €			
RAV4			
Hybride Dynamic	9	M 230	44 500
Hybride Rechargeable Design AWD	9	M 1 100	50 450
Surcoût Lounge : Dynamic + 6 400 €			
Surcoût 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	<div></div>	10 534	71 000
LAND CRUISER				
204 D-4D LeCap	11	<div></div>	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	<div></div>	4 543	58 600
3.0	23	<div></div>	28 413	69 600
Surcôt "base" : Safety - 1 000 €				
Surcôt Pack Premium : "base" + 2 000 à + 5 000 €				
PROACE CITY VERSO				
1.2 WT-i 110 ch Dynamic	6	<div></div>	1 276	25 900
1.5 D-4D 100 ch Dynamic	5	<div></div>	898	26 850
1.5 D-4D 130 ch Dynamic	7	<div></div>	2 544	28 450
Electric 50 kWh Dynamic	7	<div></div>	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		170	21 630
1.0 TSI 95 ch Life	5		50	24 975
1.0 TSI 116 ch Style DSG	6		170	28 880
GTI	11		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	<div></div>	260	27 240
1.0 TSI 116 ch Life	6	<div></div>	240	28 740
1.5 TSI 150 ch Style DSG	8	<div></div>	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	<div></div>	150	24 570
1.0 TSI 116 ch Life	6	<div></div>	170	28 610
1.5 TSI 150 ch R-Line DSG	8	<div></div>	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	<div></div>	540	27 540
1.5 TSI EVO2 150 ch Life	8	<div></div>	650	34 680
2.0 TDI 116 ch	6	<div></div>	210	30 800
2.0 TDI 150 ch Life DSG	8	<div></div>	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	<div></div>	898	41 530
1.5 TSI EVO 150 ch Style DSG	8	<div></div>	1 504	46 700
Surcôt R-Line : Style + 4 710 €				

GOLF				
1.5 TSI EVO2 116 ch	6	<div></div>	190	30 740
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	<div></div>	50	35 820
1.5 eTSI Evo 2 150 ch Style DSG	8	<div></div>	150	42 570
GTI	16	<div></div>	4 818	49 750
GTI Clubsport	19	<div></div>	11 803	54 530
R	22	<div></div>	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	<div></div>	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	<div></div>	210	34 050
1.5 eTSI Evo2 116 ch Life Plus DSG	6	<div></div>	100	36 870
1.5 eTSI Evo2 150 ch Style DSG	8	<div></div>	170	43 780
2.0 TDI 116 ch Life Plus	6		0	38 230
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	<div></div>	170	41 630
Surcôt Style : Life Plus + 4 330 €				
Surcôt R-Line : Style + 310 €				

ID.3				
Pure 170 ch	5	<div></div>	2 000	34 990
Pro 204 ch	5	<div></div>	2 000	39 990
Pro S 204 ch	5	<div></div>	2 000	42 990
GTX	5	<div></div>	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	<div></div>	1 386	43 650
2.0 TDI 150 ch Life Plus DSG	8	<div></div>	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	<div></div>	898	40 800
1.5 eTSI 150 ch Elegance	8	<div></div>	1 436	51 500
eHybrid 204 ch Life Plus	8	<div></div>	660	53 900
eHybrid 272 ch Elegance	9	<div></div>	790	61 150
2.0 TDI 150 ch Life Plus	8	<div></div>	1 668	49 700
2.0 TDI 193 ch R-Line Exclusive 4Motion	10	<div></div>	10 280	65 100
Surcôt Life Plus : "base" + 3 400 €				
Surcôt VW Edition : Life Plus + 200 €				
Surcôt Elegance : Life Plus + 5 000 €				
Surcôt R-Line : Life Plus + 3 600 €				
Surcôt R-Line Edition : R-Line + 920 €				
Surcôt R-Line Exclusive : R-Line + 7 400 €				

TAYRON				
1.5 eTSI 150 ch Life Plus	8	<div></div>	1 629	50 900
eHybrid 204 ch Life Plus	8	<div></div>	1 390	57 300
eHybrid 272 ch R-Line	9	<div></div>	1 480	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	<div></div>	2 000	41 500
Pro 286 ch	6	<div></div>	2 000	45 990
GTX Life max	5		0	54 990
Surcoût Life Max : "base" + 1 000 €				

RETROUVEZ-NOUS
À RÉTROMOBILE
SUR LE STAND E096
DANS LE PAVILLON 1

DES ANCIENNES
AUX YOUNGTIMERS
LES MAGAZINES
RÉFÉRENCE



- Guides d'achat
- Cotes des voitures
- Essais exclusifs
- Les indispensables

Les **plaisirs** de l'**automobile** à la portée de **tous**

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 117

le 6 février



1^{er} essai XL : Citroën C3 Aircross

Après la C3 l'an dernier et surtout huit ans après le modèle actuel, au tour du C3 Aircross de faire sa mue. Et quelle mue ! Avec 23 cm de plus en longueur, un nouveau châssis, des moteurs micro-hybridés efficaces et surtout la possibilité de voyager à sept (mais dans quelles conditions ?), le petit SUV Citroën change de catégorie. Première prise en main du côté de Barcelone pour tout vous dire !

La nouvelle Lancia Ypsilon face à la Peugeot 208

C'est quitte ou double pour Lancia, qui espère renaître de ses cendres au-delà des frontières italiennes. Grâce aux synergies du groupe Stellantis, l'Ypsilon fait son come-back en France en empruntant les affaires à sa cousine 208. En fait-elle bon usage ? Voire parvient-elle à causer des misères à notre référence nationale ? La confrontation est inévitable...



Essai : BMW 116

La nouvelle M135 xDrive de 300 ch ne manque pas d'arguments ! Mais la Série 1 est-elle toujours aussi affriolante lorsqu'elle se présente en version d'entrée de gamme 116 avec un modeste 3 cylindres de 122 ch et moins de fanfreluches ? S'offrir un "premier prix" (à partir de 34 950 €) permet-il réellement d'accéder au prestige de la marque ? Réponse avec notre essai détaillé.

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 : Méline Priam (cheffe de rubrique), Cyril Biotteau

Technique : Frédéric Haas

Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction : Denis Riffade

Maquette : Pykha

Secrétariat de rédaction : Vediteam

Photographe : Yann Lefebvre

Responsable service photo : Jeanne-Marie 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), Léa Joya

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 : 23 janvier 2025

N° ISSN : 0005-0768

N° CPPAP : 0323 K 82833

ACPM

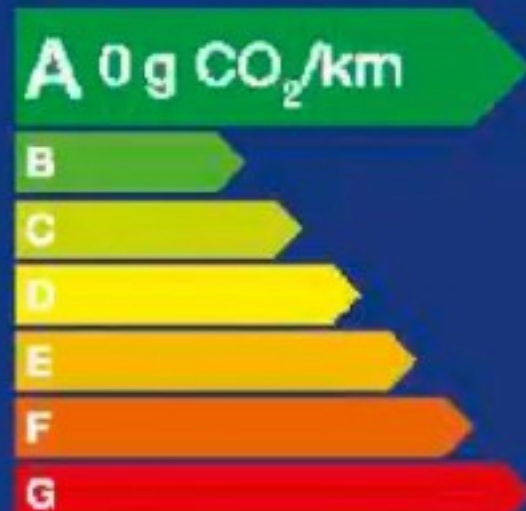




ALPINE STORE LES ULIS



A290



ALPINE A290 GTS : AUTONOMIE (KM)* : 361. CONSOMMATION (KWH/100 KM)* : 16,6. ÉMISSIONS DE CO₂ (G/KM)* : 0.
* SELON LE CYCLE MIXTE WLTP. RENAULT S.A.S. - RCS NANTERRE B 780 129 987.

AU QUOTIDIEN PRENEZ LES TRANSPORTS EN COMMUN. #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER



ALPINE STORE LES ULIS
8 AVENUE DES TROPIQUES,
91940 LES ULIS
01 60 92 69 55

PRENEZ RENDEZ VOUS EN LIGNE :



Volkswagen

ID.3

100 % électrique.



À partir de
199 €/mois⁽¹⁾

Location Longue Durée 37 mois.
1^{er} loyer 5 000 € après déduction du bonus
écologique gouvernemental de 4 000 €.



Bénéficiez de la Prime Eco VW de 4 000 €⁽²⁾

(1) ID.3 Pure Life Max neuve 52 kWh en Location Longue Durée sur 37 mois, 30 000 km maximum. 1^{er} loyer de 5 000 € après déduction du bonus écologique gouvernemental de 4 000 € au 1^{er} décembre 2024 suivi de 36 loyers de 199 €, (conditions sur service-public.fr). Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande d'une ID.3 Pure Life Max neuve du 01/01/2025 au 31/01/2025 et immatriculation avant le 30/09/2025 dans le réseau participant, en France métropolitaine.

Modèle présenté : ID.3 Pro S Life Max avec option peinture 'Dark Olivine Green Noir Uni' en Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1^{er} loyer de 9 000 € ramené à 5 000 € après déduction du bonus écologique gouvernemental de 4 000 €, suivi de 36 loyers de **333 €**. 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 30/09/2025** 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 18 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. (2) Prime Eco VW de 4 000 € (remise conseillée) applicable immédiatement sur le prix d'achat du véhicule. Plus d'information auprès de votre Partenaire. Offre cumulable au bonus écologique (conditions sur service-public.fr) sous réserve d'éligibilité.

A 0 g CO₂/km

B
C
D
E
F
G

Cycles mixtes gamme ID.3 (kWh/100 km) WLTP: 14,6-16,1 Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 0 (en phase de roulage). Valeurs au 14/10/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer